

平成20年度 第4回 本巢市地域公共交通活性化協議会

日 時 平成21年1月26日(月)
13時30分～

場 所 本巢市役所本庁舎
2階 大会議室

次 第

1 開 会

2 会長あいさつ

3 議事

(1) パブリックコメントの結果について

(2) 本巢市地域公共交通総合連携計画(最終案)について

(3) 平成21年度実証実験に係る実施計画書(案)について

(4) 調査事業に係る事後評価について

4 閉 会

<配付資料>

- ・ 席次表
- ・ 委員名簿
- ・ パブリックコメントの結果について
- ・ 本巢市地域公共交通総合連携計画(最終案)
- ・ 平成21年度実証実験に係る実施計画書(案)
- ・ 調査事業に係る事後評価シート

「本巢市地域公共交通連携計画(案)」へのご意見及びこれに対する考え方

【根尾地域自主運行バスに関するもの】

No	計画書の該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の修正の有無
1	P24-6(7)-1)①	1)根尾地域自主運行バス ①昼間時デマンド型運行	「昼間時デマンド型運行」とありますが、聞きなれない言葉ですので、地域の利用者の方々とよく意見を交わし、実施には慎重な対応をお願いしたい。 特に、根尾地域の利用者は高齢者が大多数で、デマンドが本当に地域に馴染むのか、老人クラブなど実質的な利用者の声をよく聞いて検討して欲しい。	デマンド運行については、その導入の是非も含め、実施方法などについて、地域住民の声を聞きながら検討していきます。具体的には、現在のバス利用者に対してヒアリングを行うほか、老人クラブをはじめとする地域の各種団体の会合などの機会を捉え、検討内容の説明や意見交換を行っていきます。 より地域住民の声を聞くため、計画(案)を修正して、導入時期は平成22年度以降とします。	有 P24-(7)-1)① P31-(3)
2	P24-6(7)-1)①	1)根尾地域自主運行バス ①昼間時デマンド型運行	事前に電話予約が必要となるのは、利便性低下ではないか？ 急に出かける用事が生じた時は利用できないことになる。	デマンド運行によれば、事前の予約電話は必要ですが、従来、1便しか運行がなかった平日の昼間時において、2~3便のデマンド運行によって利用できる便の選択肢が広がるというメリットがあります。 なお、定期便であれデマンド運行であれ、急用時に公共交通機関を利用できるかどうかに着しい差異は生じないと考えますが、予約受付の締切りをいつまでとするかは運行事業者と調整します。	無し
3	P24-6(7)-1)①	1)根尾地域自主運行バス ①昼間時デマンド型運行	高齢者にとってデマンド方式は分かりにくい。 お年寄りには決まった時刻にバスが来た方が予定を立てやすいし、電話のやり取りをしてからでないダイヤが分からないというのは、お年寄りについてはゆけず、サービス低下ではないか？ また、高齢者にとって電話予約は難しいのでは？特に予約センターとの双方向のやり取りを電話で円滑かつ確実に行うことができるか疑問がある。	デマンド予約受付終了後に当該便の運行ダイヤを立案して予約があったバス停へのお迎え時刻を連絡する方式ではなく、あらかじめダイヤを決めておいて、予約のあった便及びバス停間だけを運行するデマンド方式を検討します。 これにより、お年寄りでも予定がたて易くなり、予約センターへの事前予約は必要ですが、予約後にお迎え時刻について連絡を受ける必要はなくなります。	無し
4	P24-6(7)-1)①	1)根尾地域自主運行バス ①昼間時デマンド型運行	利便性向上を図るならば、現在の定期便に加えてデマンド方式による運行も追加すればよい。	根尾地域に限らず、市営バス全般について、利用の少ない便の見直しを行っています。従って、単にデマンド運行を追加するだけでは見直しにはなりません。 利用の少ない定期便に代えて、デマンド運行を導入する訳ですが、デマンド運行であれば、これまで平日の昼間時に定期便1便のみ運行していたところを、2~3便のデマンド運行が可能となります。これにより、運行の効率化とともに、利用できる便の選択肢が広がるというメリットがあります。	無し

5	P24-6(7)-1)①	1)根尾地域自主運行バス ①昼間時デマンド型運行	根尾地域のデマンド方式について、電話予約が必要とのことであるが、特にお年寄などにおいて、一般乗合タクシーと混同して混乱が生じないように実施にあたっては事前に十分な周知が必要。	具体的な導入方法については、地域住民の意見を十分に尊重しながら、実際に導入する場合は1ヶ月以上前から事前周知を行います。	無し
6	P24-6(7)-1)②	1)根尾地域自主運行バス ②フリー乗降制の導入	バス停以外でも乗降を可能とすることは、利用者にとって大変有難い反面、一般乗合タクシーとの違いが益々曖昧となり、デマンド運行との組み合わせと相まって、混乱が生じないか懸念される。	根尾地域においてデマンド運行を一部試験導入する場合は、混乱を回避するため、デマンド運行が地域住民に定着するまでフリー乗降制の導入は見送ることとします。 また、山間部の集落を結ぶという根尾地域の地域性を考えれば、おのずと乗降ニーズの高い地点は限られることから、フリー乗降制導入ではなく、地域住民の声を聞きながら、必要であればバス停位置の見直しにより対応していくこととします。	有 P16-5(1)-2) P20-6(3) P24-(7)-1)② P31-(3)

【もとバスに関するもの】

No	計画書の該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の修正の有無
7	P26-6(7)-4)①	4)もとバス ①路線再編	「もとバス」はいつもガラガラ状態。経費(税金)の無駄使いです。 数屋の住民としては、昔あった岐阜バス路線バスの経路に運行して欲しい。 また、JR穂積駅まで延長すれば通勤に便利であり、自家用車利用が減ってCO2が削減でき環境にも、お年寄りにも良い。	本計画案においては、利用者数及びコストの両面において具体的な目標値を定め、利用促進と費用対効果の改善に取り組んでいくこととしています。 「もとバス」については、地域の高齢者が2ヶ月に1回乗車すれば達成可能な年間約26,000人を利用者数の目標とし、又は市営バス全体で利用者一人あたり平均運行コストを2割程度下げて適正運行とすることを目標としています。 なお、数屋にあっては、ルートの見直しにより、「もとバス」糸貫線が県道石神・七五三線を走る予定です。 JR穂積駅へのアクセスについては、No.10を参照下さい。	無し
8	P26-6(7)-4)①	4)もとバス ①路線再編	樽見鉄道ともとバスの乗り継ぎを便利にする(駅とバス停の位置や時間を合わせる等)	駅前の「もとバス」停留所については、引き続き、鉄道との乗り継ぎがしやすい場所を確保します。 モレラ岐阜駅及び北方真桑駅において、もとバス⇄鉄道又は鉄道⇄もとバス の双方向における樽見鉄道との結節を考慮したバスダイヤを編成します。 また、乗り継ぎ者の利便性を高め利用促進を図るため、樽見鉄道と「もとバス」を乗り継いだ(又は乗り継ぐ)場合に「もとバス」無料乗継制度を新たに導入します。	無し

【本巣地域の公共交通に関するもの】

No	計画書の 該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の 修正の有無
9	P25-6(7)-3)① P26-6(7)-4)①	3)ササユリ ①ダイヤの見直し 4)もとバス ①路線再編	<p>障がい児にとって、公共交通機関を利用することは、将来の社会参加・自立には大切なことです。</p> <p>通学手段の全てをスクールバスに依存することは、社会参加を育てることにつながらないため、出来る限り公共交通機関を利用することが望ましいと考えます。</p> <p>計画では、本巣地域はササユリが隔日運行するのみで、本巣駅から安定した公共交通機関がないため、通学手段が今のところ確保されていません。</p> <p>ササユリが毎日運行されるとか、もとバスによる本巣駅からの運行がされれば、通学の利便性が向上します。毎日朝夕に20数名の特別支援学校の児童生徒が本巣駅を利用する予定ですので、障害者支援のためにも安定的な運行を検討願います。</p>	<p>障害者の社会参加を地域で支えていくことは大切なことと考えます。</p> <p>しかしながら、市営バスの運行については、限られた車両、人及び財源でもって、最大の効果を得ることが求められており、市民一人ひとりの移動ニーズのすべてに応えることは出来ないことにご理解願います。</p> <p>なお、当面の「もとバス」及び「ササユリ」の見直しは本計画案のとおりですが、本巣地域の公共交通のあり方については、利用状況や地域住民の声を踏まえながら今後も引き続き検討していきます。</p>	無し

【樽見鉄道に関するもの】

No	計画書の 該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の 修正の有無
10	P18-5(3)-3) P28-6(7)-6)②	(3)糸貫・真正地域における課題 <u>3)JR穂積駅へのアクセス</u> 6)地域公共交通全般 <u>②JR穂積駅行き急行バスの検証</u>	<p>樽見鉄道利用でJR線への乗り継ぎが可能であり、JR穂積駅行きバスを運行することにより、樽見鉄道の利用者減につながらないか？</p>	<p>JR穂積駅行きバスを運行する場合は、樽見鉄道ほか公共交通全体に与える影響が懸念されることです。</p> <p>大垣駅で樽見鉄道からJRに乗り換えて穂積駅へ向かう利用者が実際にどれ位いるのか、ごく少数ならば樽見鉄道への影響は少ないと考えられますが、いずれにしろ、JR穂積駅へバスでアクセスしたいというニーズがどの程度あるのかの検証も含め、実験運行のあり方について検討していきます。</p>	無し

11	P21-6(4)	(4)地域公共交通ネットワーク再構築の方向性	市内の南北と市外とのアクセスは樽見鉄道が補い、市内の東西と鉄道への連絡をバスが補うよう棲み別ける。	<p>「もとバス」と樽見鉄道について、次のような役割分担を想定しています。</p> <p><もとバス> 従来、市内を南北に時間をかけて周回していたルートを抜本的に改め、地域住民をターゲットに生活に密着したコンパクトなエリアをモレラ岐阜を起点に短時間で周回する糸貫線・真正線に改めます。従って「もとバス」は、市内東西の移動と樽見鉄道駅(モレラ岐阜駅及び北方真桑駅)へのアクセスを主な役割として担うこととなります。</p> <p><樽見鉄道> これにより、市民又は市外からの観光客を問わず、市内の南北移動は樽見鉄道に委ねることとなります。</p>	無し
----	----------	------------------------	---	---	----

【施設整備に関するもの】

No	計画書の該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の修正の有無
12	P29-6(7)-7)	広域的交通結節点の整備	本当のニーズと課題は駅などの段差解消など、きめ細かいバリアフリー化の推進である。乗る駅がシームレス化しても降りる駅や目的地の段差がなくなる限り、車いす利用者などはどうすることもできない。本法人としても、鉄道事業者とともに、中部運輸局や市内の専門家グループの助言を得て改修工事を進めているところである。こうした動きについてぜひ本計画で言及してほしい。	<p>施設整備を行う場合は、ご意見のとおり、バリアフリー化を含めユニバーサルデザインに配慮し、特に樽見鉄道駅に隣接して施設整備を行う場合は、NPO法人樽見鉄道を守る会等と連携して整備を進めます。</p> <p>施設整備に係るバリアフリー化については、本計画においても明記します。</p>	有 P29-7)
13	P27-6(7)-5)③	C&R用駐輪場の整備	樽見鉄道の駅において駐輪場の整備だけでなく、レンタサイクルがあると有難い。	レンタサイクルの設置は、管理に係る労力やコストを要するため、住民や観光客の移動傾向を踏まえながら、まずは、その費用対効果や利用見込みについて検討します。	無し

【全体に関するもの】

No	計画書の該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の修正の有無
14	P11～P19	3. 地域公共交通の現状 4. 地域公共交通の必要性と市民の意識 5. 地域公共交通の課題	現況把握の調査手法について、利用状況を把握するには、利用者や複数の学校、医療機関、商業施設、ボランティアグループなどに対するヒアリング調査が不可欠ではなかったか。	利用者アンケート調査のほか、市内高等学校、根尾小学校、モレラ岐阜などの関係者と、随時、聞き取りや意見交換を行っています。	無し
15	P6	3. 地域公共交通の現状	市民にとってわかりやすいよう、万円単位(億以上のものは億・万円)にて統一すべき。	ご意見のとおり、万円以上の金額表記を修正します。	有 P6-3(1)-3)
16	P19-5(4)-1)	(4)地域公共交通全般の課題 1)利用者の減少	本巣市は、地域公共交通政策の担い手であり、住民の移動の自由を確保する責務があり、事業収支で存廃を判断する民間交通事業者とは異なる立場にある。広大な中山間地域を擁する本巣市において、厳しい財政事情のなかでいかに公共交通サービスを維持、充実させるかが、この計画策定の出発点と考える。 なぜ利用者が減少するのか、単に少子高齢化というだけでなく、まちづくりの視点から再検討し表現に反映していただきたい。	本計画案P2のとおり、まちづくりの観点から整理したあるべき公共交通の姿については、本計画ではなく、上位計画にあたる「本巣市第一総合計画」や「本巣市都市計画マスタープラン」において掲げており、本計画はこれら上位計画に基づき策定するものです。詳細はそれぞれ上位計画をご覧ください。	無し
17	P22-6(5)	市営バスの利用料金に係る基本方針	なぜ、同一市内でも料金体系が異なるのか？	本巣地域の行政福祉バス「ササユリ」は隔日運行かつ日祝日運休という限定的なサービス提供にとどまっているため無料としています。 根尾地域の自主運行バスはアップダウンの激しい山間地を走るという地理的環境と比較的長距離の乗車が多いため、対距離制運賃を採用しています。 これに対して「もとバス」の新ルートは、糸貫線・真正線いずれも平坦な平野部を約15kmで周回するルートであり、住宅地や各種施設が混在する地理的環境を考え合わせると、比較的短距離の反復的利用が想定されるためワンコイン制(100円)としています。	無し
18	P19-5(4)-2)	(4)地域公共交通全般の課題 2)運行経費の見直し	運行経費の見直しは使用機材の選択に強く関係する。大野町では、タクシー事業者との連携により、タクシー車両を利用して、オンデマンド方式による効率的な公共交通ネットワークを実現した。次年度の実証実験結果は、根尾地域だけでなくもとバス見直しのヒントになろう。車いす利用者などのSTサービス(主に高齢者や移動障害者を対象とした公共交通サービス)も考慮に入れ、適正なコストで総合的に市民のモビリティを確保することが、本来の課題である。「市民の公共交通への関心を高めること」を、もう一つの課題の柱として立てるべき。	本計画案では、根尾地域に限らず、南部の「もとバス」についても、デマンド方式による運行も視野に入れ、見直しする場合のひとつの選択肢として明記しています。 近隣の大野町における事例は、デマンド方式を検討するにあたり大いに参考とするところです。 また、本計画案では、地域公共交通のあり方について、コスト面も含めて、市民皆さんの問題として考えていただけよう、具体的な利用者数又は運行コストを目標値として明記しています。	無し

本巢市地域公共交通総合連携計画(最終案)

平成21年1月

本巢市地域公共交通活性化協議会

目 次

1 . はじめに	1
(1) 背景と目的	1
(2) 計画の進め方	1
(3) 計画の位置づけ	2
2 . 本巢市の概況	3
(1) 沿革・位置・地勢	3
(2) 人口	3
(3) 通勤・通学流動	4
(4) 運転免許・自動車保有状況	5
3 . 地域公共交通の現状	6
(1) 樽見鉄道	6
(2) 路線バス	7
(3) 根尾地域自主運行バス	8
(4) ササユリ（行政福祉バス）	9
(5) もとバス	10
4 . 地域公共交通の必要性和市民の意識	11
(1) 地域公共交通の必要性	11
(2) 地域公共交通に関する市民の意識	13
5 . 地域公共交通の課題	16
(1) 根尾地域における課題	16
(2) 本巢地域における課題	17
(3) 糸貫・真正地域における課題	18
(4) 地域公共交通全般の課題	19
6 . 地域公共交通活性化計画	20
(1) 基本方針	20
(2) 計画区域	20
(3) 課題への対応方針	20
(4) 地域公共交通ネットワーク再構築の方向性	21
(5) 市営バスの利用料金に係る基本方針	22
(6) 目標	23
(7) 具体的事業と実施主体	24
7 . 事業の展開	30
(1) 推進体制	30
(2) 計画期間	30
(3) 実施スケジュール（短期）	31

1.はじめに

(1) 背景と目的

近年、鉄軌道やバスなど地域公共交通は、モータリゼーションの進展、大規模店舗の郊外化、道路網の整備などに伴い、利用者が大幅に減少している。

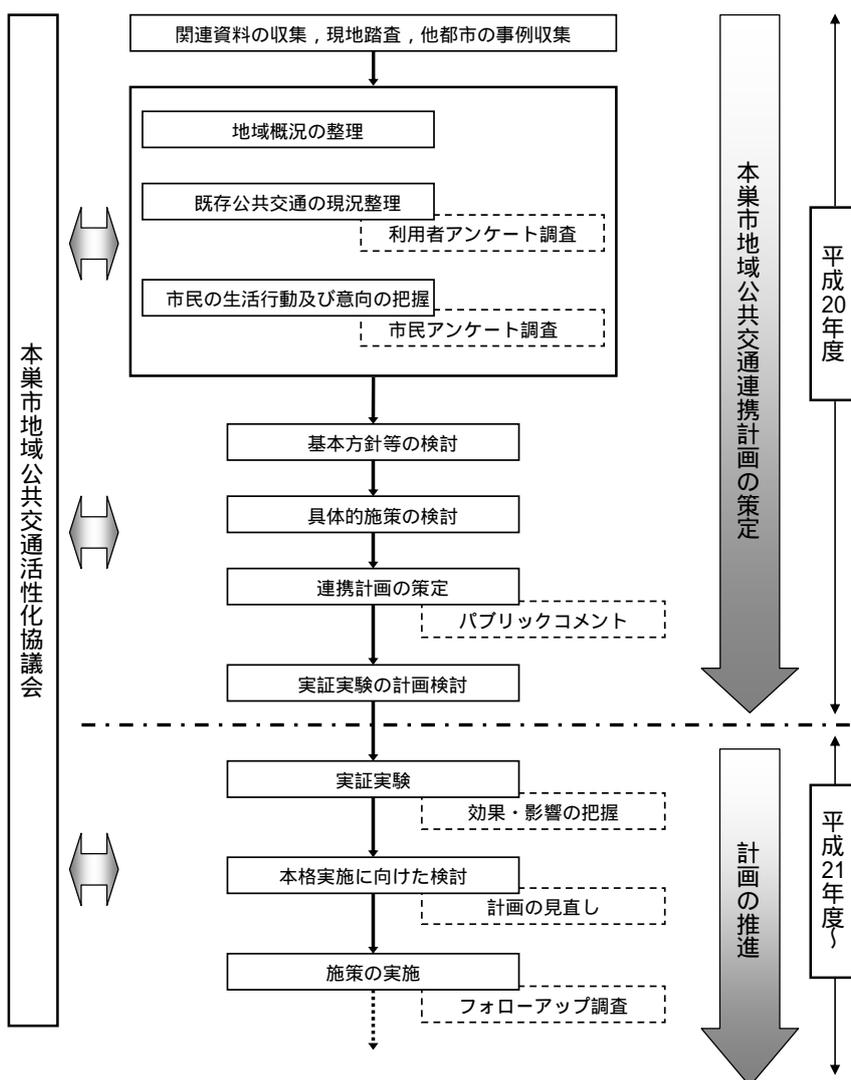
本巣市においても例外ではなく、鉄道では岐阜市方面と結ぶ名鉄揖斐線が、利用者減少に伴う経営悪化により平成17年3月に廃止された。また、大垣市と本巣市を結ぶ樽見鉄道は、大規模店舗モレラ岐阜の開業に伴い、一時的には利用者は増加に転じたが、貨物輸送廃止の影響もあり経営は厳しい状況が続いている。

一方、市営バスでは、根尾地域自主運行バス及び行政福祉バス「ササユリ」（以下、「ササユリ」という。）にあっては旧町村時代から、もとバスにあっては市町村合併時からの運行形態をそのまま引き継いでいることもあり、市として運賃体系や運行方法等の整理が不十分であること、少ない利用者に対して多額の運行経費を要している路線もあることから、特に市営バスのあり方について検討することが必要となった。

このような背景のもと、本巣市における地域公共交通の課題解決と活性化に向けて、今後のあり方と具体的事業計画を「本巣市地域公共交通総合連携計画」として策定するものである。

(2) 計画の進め方

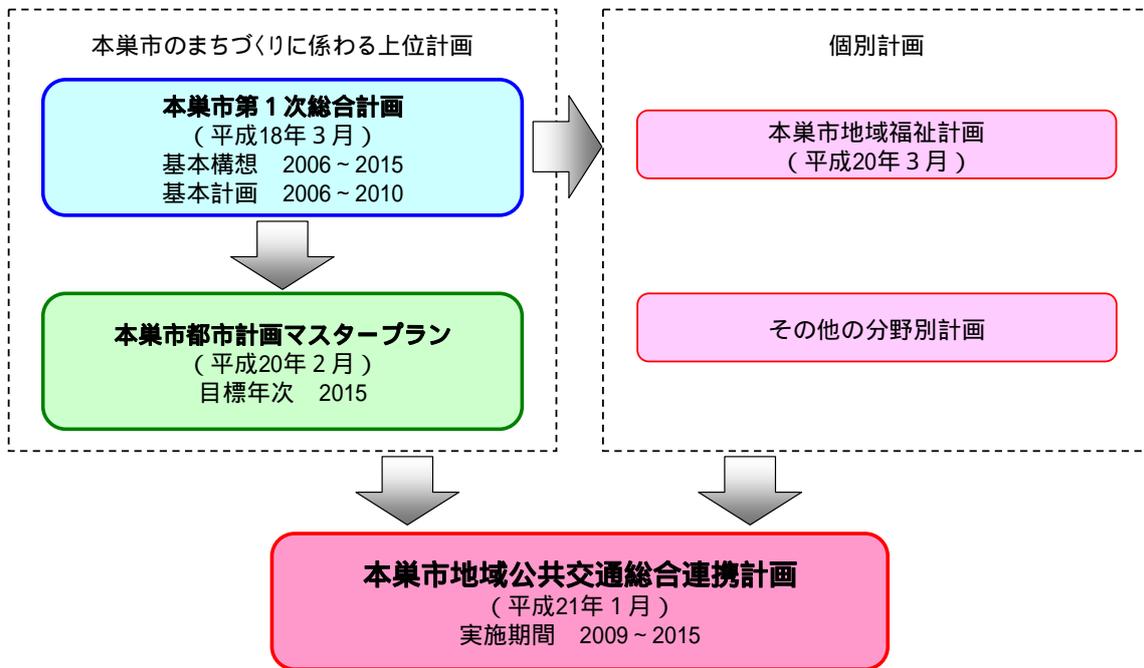
計画策定及び推進は、以下のフローに基づいて行っていく。



(3) 計画の位置づけ

本巢市においては、まちづくりに係わる計画として「本巢市第1次総合計画（平成18年3月）」、「本巢市都市計画マスタープラン（平成20年2月）」が策定されている。

本連携計画は、これらの上位計画を踏まえ、本巢市のまちづくり及び公共交通活性化の観点からあり方を検討する。



本巢市第1次総合計画（平成18年3月）

【公共交通施策の基本方針】

市営バスの適正運行を推進するとともに、交通拠点の整備や既存交通機関のネットワーク化を進め、市民生活の利便性を高めるバスや鉄道など公共交通機関の充実を図ります。

【施策内容】

- ・樽見鉄道の利便性向上
- ・バス交通の充実
- ・公共交通ネットワークの充実と拠点形成

本巢市都市計画マスタープラン（平成20年2月）

【道路・交通に関する方針】

特徴的な地域を結び、安全・快適に利用できる交通環境づくり

【施策内容】

- ・主要駅でのバスターミナル、パークアンドライド環境の整備
- ・バス路線網の維持・充実

本巢市地域福祉計画（平成20年3月）

【社会参加のための基盤づくりに関するこれからの取り組み】

- ・公共交通機関の利便性の確保
- ・コミュニティバスの有効利用

2. 本巣市の概況

(1) 沿革・位置・地勢

平成16年2月に、根尾村、本巣町、糸貫町、真正町の3町1村が合併して、本巣市が誕生した。

本巣市は、岐阜県の西南部の中央から北端に位置し、本庁舎から岐阜市の中心部まで最短で約11km、大垣市まで約15km、名古屋市までは約38kmの距離にある。北部は福井県大野市、東部は岐阜市、山県市、関市、北方町、南部は瑞穂市、西部は大野町と揖斐川町に接している。

地形は南北に細長く、揖斐川水系の根尾川が南北に流れ、北に山間部、南に平野部が広がり、総面積は約375km²でそのうち森林が約86%を占めている。

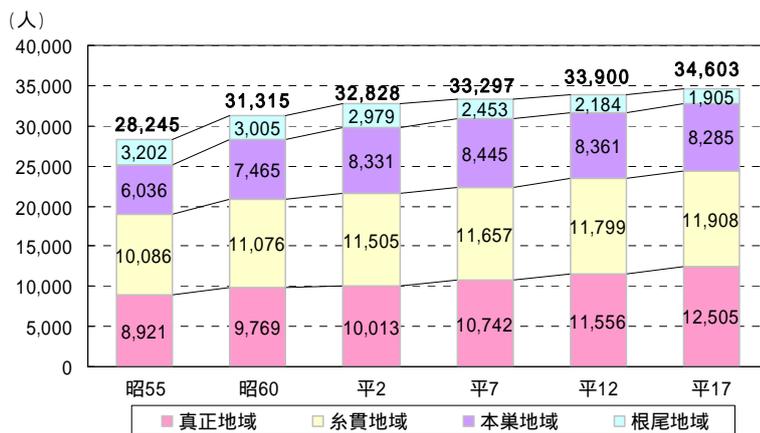
(2) 人口

本巣市の総人口は、平成17年で約35千人であり、微増傾向が続いている。地域別に見ると、根尾・本巣地域では減少しているが、糸貫・真正地域では増加している。

人口構成は、50歳以上の割合が増加しており、特に70歳以上は急増している。

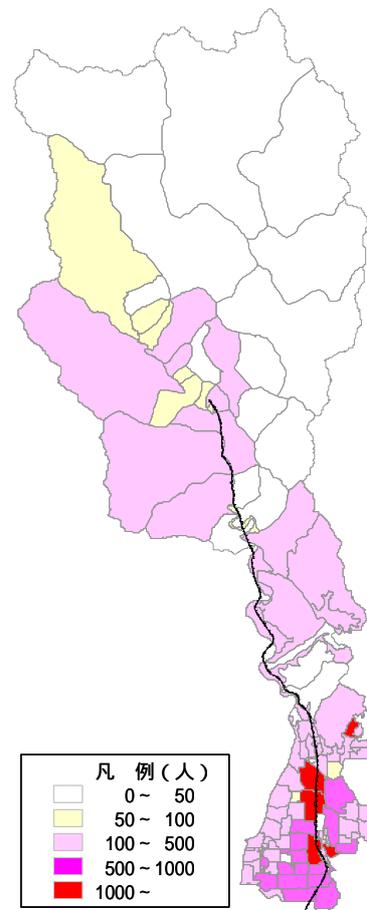
人口分布を見ると、市南部に集中しており、特に樽見鉄道駅周辺に集中している。

人口の推移



出典：国勢調査

人口の分布（町丁別）



出典：平成17年国勢調査

人口構成の変化



出典：国勢調査

(3) 通勤・通学流動

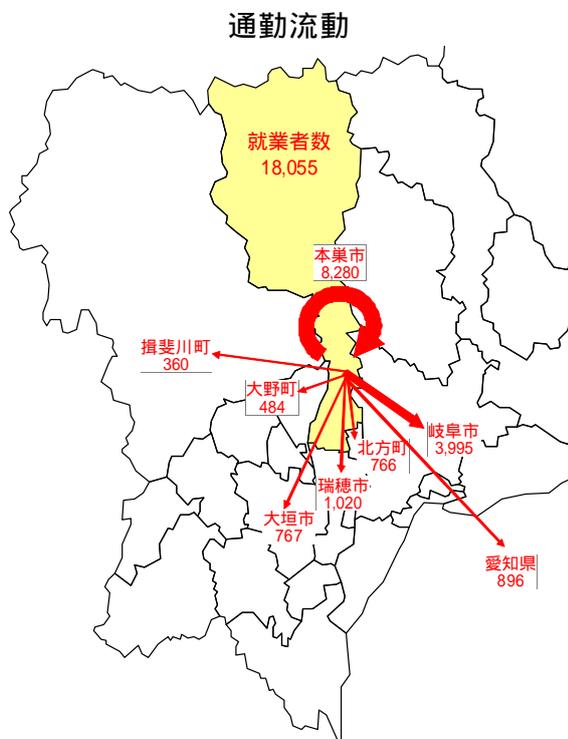
通勤流動を見ると、本巣市内の流動が最も多い。本巣市以外では岐阜市への流動が最も多く、その他では瑞穂市、大垣市、北方町への流動が多い。

また、通学流動を見ると、通勤と同様、本巣市内の流動が最も多い。本巣市以外では岐阜市への流動が最も多く、その他では大垣市、北方町への流動が多い。

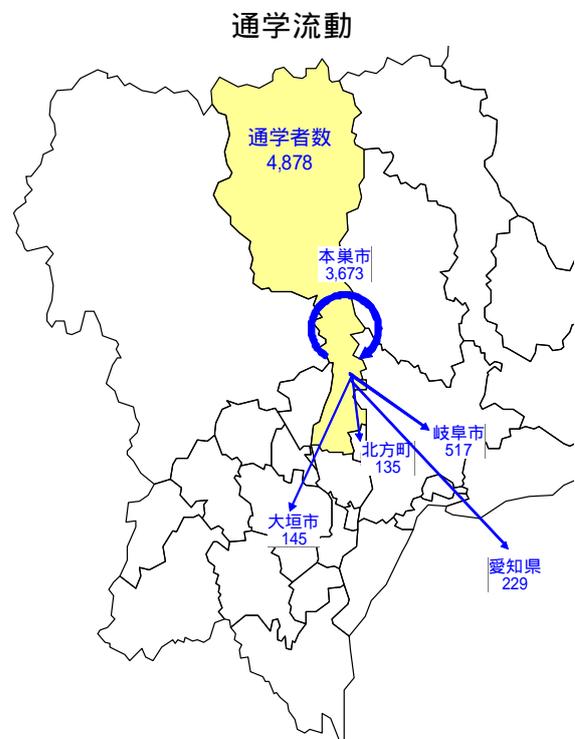
通勤・通学ともに、愛知県（名古屋市含む）への流動は就業者・通学者の約5%となっている。

平成17年3月末に名鉄揖斐線全線が廃止されたことに伴い、本巣市から岐阜市への通学者数は大幅に減少している。通学者総数は平成12年から平成17年の5年間で10%減に対し、本巣市から岐阜市への通学者数は28%減であることから、少子化の影響だけでなく、名鉄揖斐線廃止により移動手段がなくなったことが影響しているといえる。

本巣市から岐阜市への就業者数：平成12年 = 4,069人 平成17年 = 3,995人（2%減）
 本巣市から岐阜市への通学者数：平成12年 = 721人 平成17年 = 517人（28%減）



出典：平成17年国勢調査

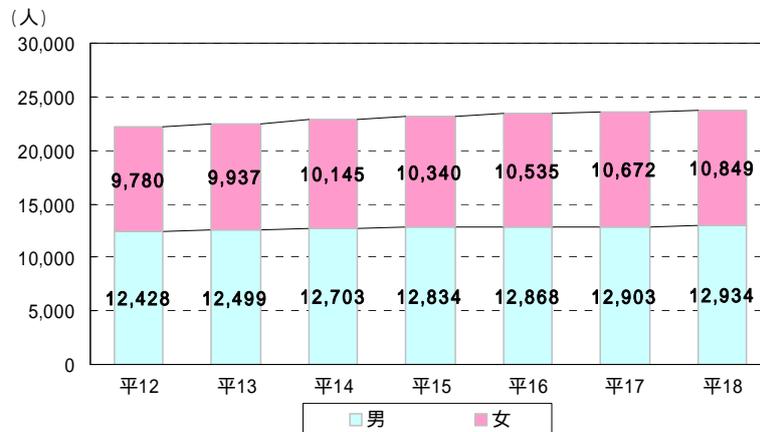


出典：平成17年国勢調査

(4) 運転免許・自動車保有状況

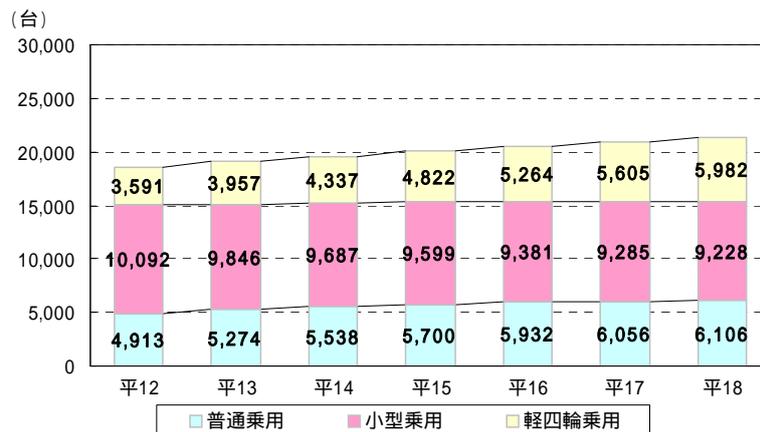
自動車運転免許の保有者数は年々増加しており、特に、女性の免許保有者数が増加している。また、自動車保有台数は、軽四輪乗用車が平成12年から平成18年の6年間で約67%の増加となっている。

自動車運転免許保有者数の推移



出典：本巢市HPより

自動車保有台数の推移



出典：本巢市HPより

3. 地域公共交通の現状

(1) 樽見鉄道

1) 概要

樽見鉄道は、大垣駅（大垣市）と樽見駅（本巢市樽見）を結ぶ営業キロ34.5km・全線単線の路線である。従来は、セメント輸送のため大垣駅 - 本巢駅間には貨物列車が運行され、このセメント輸送は営業収入の約4割を占めていた。しかしながら、平成18年3月28日限りで貨物列車の運行は終了し、経営にも大きく影響を及ぼしている。

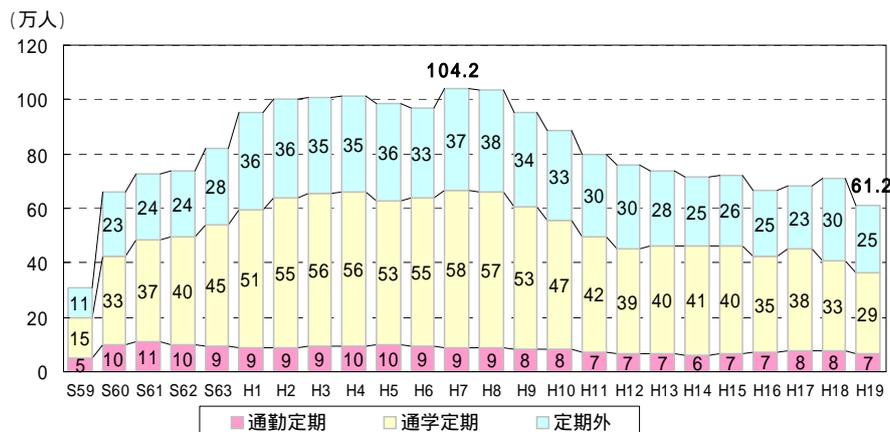
【経緯】

昭和55年（1980年）	国鉄樽見線は赤字ローカル線として国から廃止対象
昭和59年（1984年）	第三セクター方式に転換
平成元年（1989年）	神海～樽見（10.9km）が延伸開業（全線34.5km）
平成14年（2002年）	織部駅開業（織部の里もとす）
平成18年（2006年）	モレラ岐阜駅開業 大垣～本巢（16.2km）の貨物営業廃止

2) 利用実態

輸送人員は平成7年度までは増加し、それ以降は一貫して減少傾向が続いている。平成19年度の輸送人員は61.2万人であり、ピーク時（平成7年度の104.2万人）の約6割となっている。

輸送人員の推移



3) 経営状況

平成19年度の経営状況は、収益~~4.70億円~~1億7,000万円、費用~~2.69億円~~2億6,900万円、経常損益~~0.99億円~~9,900万円の赤字、営業係数（100円の収入を得るために必要な営業費用）158と非常に厳しい状況である。

そのため、樽見鉄道は経営改善計画を策定しこれに基づき、人員削減をはじめ経費節減による経営効率化や増収策による経営改善に最大限の努力を払うとともに、沿線自治体（本巢市、大垣市、瑞穂市、北方町、揖斐川町）からは、財政支援を受けている状況にある。

本巢市は、運営維持費~~0.45億円~~4,500万円、基盤整備費~~0.07億円~~700万円、合計~~0.52億~~5,200万円円（平成19年度実績）の財政支援を行っている。

(2) 路線バス

本巣地域の路線バスは、本巣線と黒野線の2路線がある。

本巣線は、路線再編に伴い岐阜大学病院までの運行となり、JR岐阜駅方面へ行くには岐阜大学・病院線への乗り継ぎが必要である。

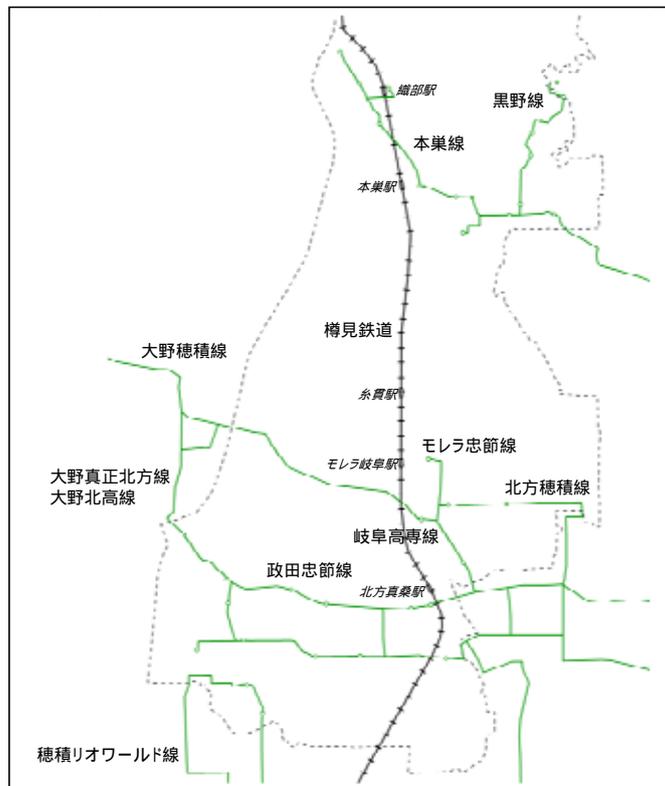
黒野線は、多くの便が岐阜市御望野発着であり、本巣市内に乗り入れる西秋沢・宝珠ハイツ発着は、朝夕の通勤・通学時間帯のみの運行となっている。

糸貫・真正地域の路線バスは、忠節・岐阜駅方面とJR穂積駅方面の2種類に分かれる。

忠節・岐阜駅方面は、大野真正北方線、政田忠節線、大野北高線、岐阜高専線の4路線があり、いずれも名鉄揖斐線の廃止(H17.3.31)に伴う代替バスである。

JR穂積駅方面は、大野穂積線、北方穂積線、穂積リオワールド線の3路線があるが、大野穂積線は本巣市内の停留所には停車しないため、実際に利用できるのは残りの2路線のみである。

なお、根尾地域にあたっては、昭和59年の樽見能郷線の廃止以降、路線バスはない。



路線名	運行区間	備考
本巣線	本巣山口・織部の里もとす・本巣市役所～岐阜大学病院	路線再編(H20.9.20)に伴い変更
黒野線	西秋沢・宝珠ハイツ～JR岐阜駅	
モレラ忠節線	モレラ岐阜～JR岐阜駅	
北方穂積線	モレラ岐阜～瑞穂ターミナル	
大野真正北方線	大野ハスタミナル・川ノサイトモルシヤイ～JR岐阜駅	名鉄揖斐線の代替バス
政田忠節線	川ノサイトモルシヤイ～JR岐阜駅	名鉄揖斐線の代替バス
大野北高線	大野ハスタミナル～岐阜北高	名鉄揖斐線の代替バス
岐阜高専線	岐阜高専～JR岐阜駅	名鉄揖斐線の代替バス
大野穂積線	大野ハスタミナル～瑞穂ターミナル	
穂積リオワールド線	瑞穂ターミナル～リワールド～JR穂積駅前	

(3) 根尾地域自主運行バス

1) 概要

本巢市合併前の根尾村において、園児・児童の通園・通学及び村民の日常の足を確保するため、昭和47年5月より運行されている。

路線名	能郷線	松田線		奥谷線	松田・奥谷循環線
		宇津志行	松田行		
運行日	平日 土 日・祝日	平日 土 -	平日 - -	平日 - -	- 土 日・祝日
運行本数	平：7本/日 土：3本/日 日：3本/日	平：5本/日 土：2本/日 -	平：5本/日 - -	平：6本/日 - -	- 土：3本/日 日：3本/日
運行時間	平：7:01～18:35 土：7:23～17:24 日：7:23～17:24	平：7:08～16:45 土：8:05～11:52 -	平：7:46～18:09 - -	平：7:17～18:15 - -	- 土：7:28～17:16 日：7:28～17:16
所要時間	最大70分/周	最大38分/周	最大35分/周	最大45分/周	最大60分/周
停留所数	24箇所	18箇所	14箇所	18箇所	23箇所
運賃	120～420円	120～550円		120～330円	120～320円
	対距離制（3歳以下及び70歳以上などが無料）				
運休日	なし				
運行形態	道路運送法第80条許可（現第79条）				

能郷線



松田線



奥谷線



2) 利用実態（平成19年度実績）

路線名	能郷線	松田線	奥谷線
1日あたり利用者数	65人	32人	13人
1便あたり利用者数	11人	9人	3人

3) 市財政負担状況

平成19年度の運行経費は、約2,260万円（全路線合計）であり、利用者1人あたりの負担額は約570円である。

(4) ササユリ (行政福祉バス)

1) 概要

本巢市合併前の本巢町において、町民の日常的な買い物や公共施設への移動を確保するため、平成13年1月24日より行政福祉バスとして隔日運行されている。

路線名	北部線		南部線	
	市役所行き	川内行き	左回り	右回り
運行日	月・水・金		火・木・土	
運行本数	3本/日	2本/日	4本/日	4本/日
運行時間	8:30～14:43	11:20～16:58	9:00～17:02	10:00～18:02
所要時間	73分/周	72分/周	47分/周	47分/周
停留所数	23箇所		27箇所	
運賃	無料			
運休日	日曜祝日, 12月29日～1月3日			
運行形態	道路運送法の対象外 (行政福祉バス)			



2) 利用実態 (平成19年度実績)

路線名	北部線	南部線
1日あたり利用者数	36人	40人
1便あたり利用者数	7人	5人

3) 市財政負担状況

平成19年度の運行経費は、約520万円 (2路線合計) であり、利用者1人あたりの負担額は約480円である。

(5) もとバス

1) 概要

本巢市は南北に長く、市庁舎が分庁舎方式を採用したことにより、これらを有機的に結ぶ公共交通ネットワークの整備が必要であった。また市町村合併時の住民意識調査によると、重点的に取り組む施策として『公共交通機関の充実』を望む意見が多く寄せられていた。

そこで、コミュニティバスの導入を計画し、「だれもが、いつでも、どこへでも」をキャッチフレーズに平成16年10月1日より「もとバス」の運行が開始された。

路線名	東コース		西コース	
	右まわり	左まわり	右まわり	左まわり
運行本数	4本/日 (3本/日)	4本/日 (3本/日)	4本/日 (3本/日)	4本/日 (3本/日)
運行時間	7:15～18:03 (7:50～16:58)	8:50～19:43 (9:50～18:58)	6:45～18:04 (8:15～17:29)	8:25～19:34 (10:15～19:29)
所要時間	68分/周(2・3便) 75分/周(1・4便)		74分/周(2・3便) 81分/周(1・4便)	
停留所数	33箇所		38箇所	
運賃	100円(小学生未満、身体障害者及び付添者は無料)			
運休日	12月29日～1月3日			
運行形態	道路運送法第21条許可(現第4条)			

運行本数及び運行時間のカッコ内は土日祝日



車両：日野リエッセ・ステップリフトバス，定員37人

2) 利用実態(平成19年度実績)

路線名	西コース	東コース
1日あたり利用者数	13人	7人
1便あたり利用者数	2人	1人

3) 市財政負担状況

平成19年度の運行経費は、約3,020万円(2路線合計)であり、利用者1人あたりの負担額は約4,090円である。

4 . 地域公共交通の必要性と市民の意識

(1) 地域公共交通の必要性

1) 日常生活の移動手段の確保

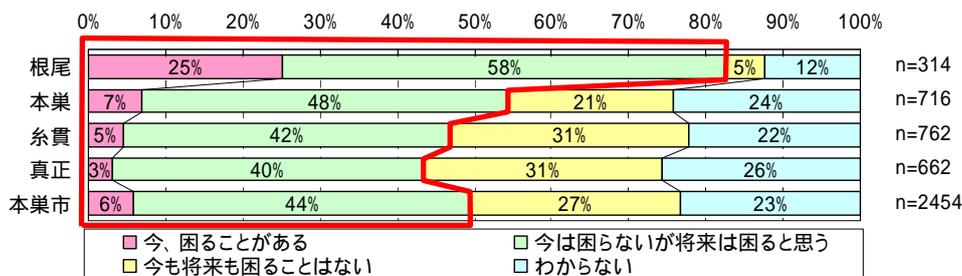
本巢市は南北に長く、市庁舎をはじめ様々な施設が分散しているため、高齢者、体の不自由な人、子どもなど自家用車を利用できない人にとっては、樽見鉄道、市営バスなどの地域公共交通機関は必要不可欠な移動手段となっている。

市民アンケート調査結果を見ると、バスがなくなると今困ることがある人は6%であるが、今は困らないが将来は困ると思う人は44%となっている。また、バスがなくて困ることとしては、買い物や通院等の日常生活の割合が非常に高くなっている。

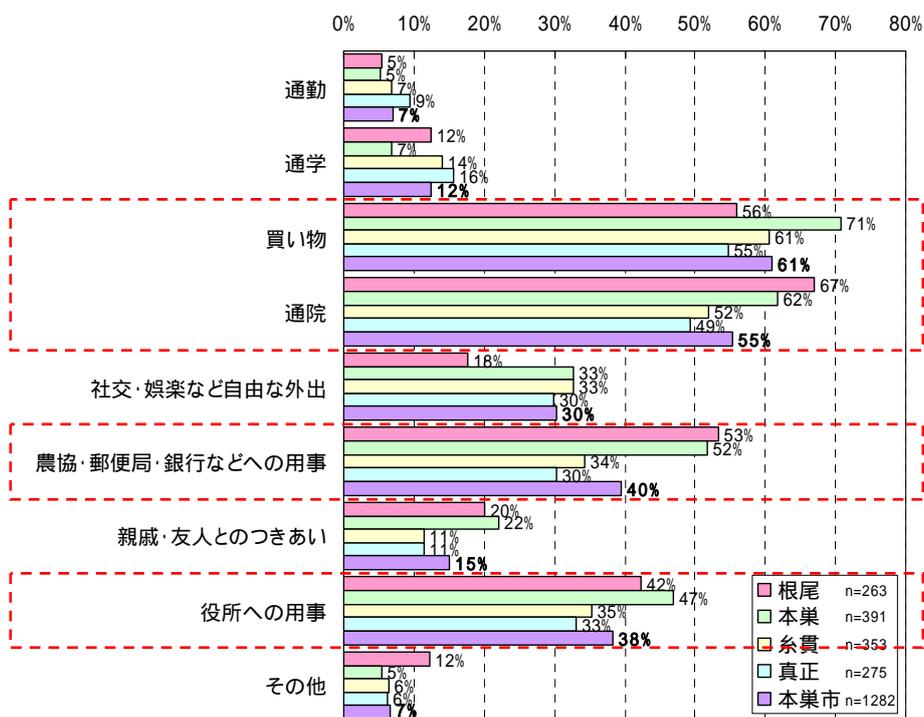
以上のことから、今後の高齢化の進展を考えると、日常生活において誰もが利用しやすい地域公共交通の確保は必要であるといえる。

なお、このことについては、「本巢市第一次総合計画」においても、市民生活の利便性を高めるバス等の公共交通機関の充実が施策の基本方針とされているほか、「本巢市地域福祉計画（平成20年3月策定）」においても、社会参加のための基盤づくりの取り組みの一つとして位置づけられているところである。

バスがなくて困ることの有無



バスがなくて困ること

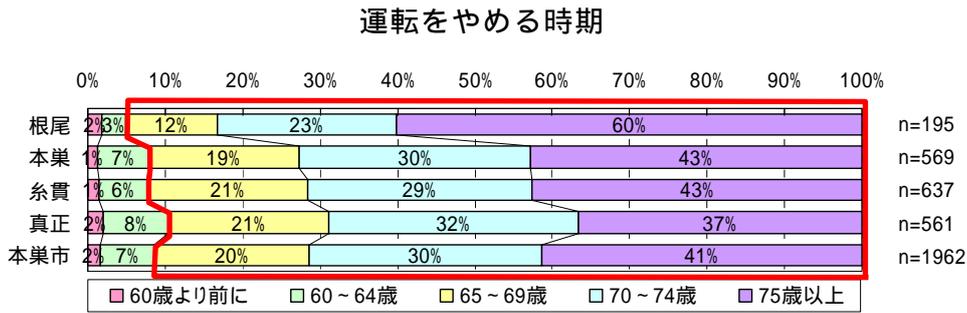


2) 交通事故の防止

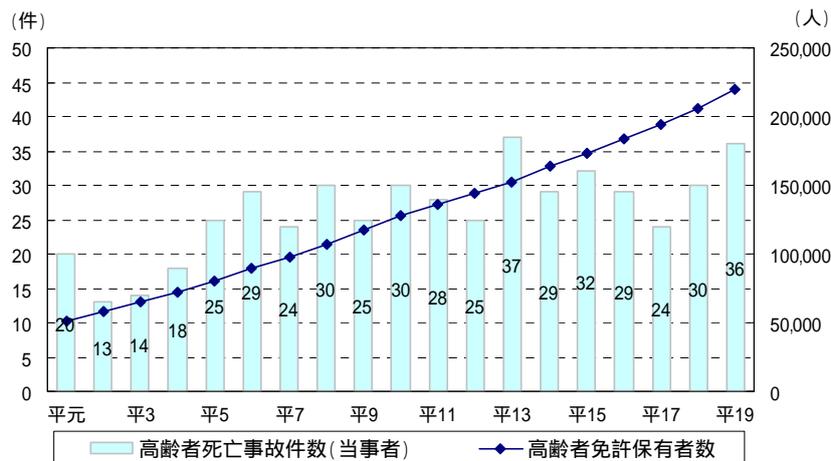
モータリゼーションの進展により、自家用車への依存度は高くなっており、今後この傾向は一層顕著になっていくと考えられる。このことは、市民アンケート調査結果において、運転免許保有者のうち65歳を越えても自分で自動車を運転すると考えている人が約9割を占めていることから明らかである。

しかしながら、高齢者については身体能力の低下などから、高齢者ドライバーが当事者となる交通事故の可能性は高くなることが懸念されることである。

今後は、交通事故防止の観点から自家用車の代替手段として、地域公共交通の確保が必要である。



高齢者免許保有者数と高齢者死亡事故件数の推移（岐阜県）



出典：岐阜県HP「交通事故統計・分析」

3) 環境問題への対応（CO₂の削減）

地球温暖化の一因であるCO₂の排出量は、運輸部門が全体の約2割を占め、そのほとんどが自家用車に起因している。

そのため本巢市では、自家用車からのCO₂排出量の削減を図るための一対策として、公共交通機関（樽見鉄道）の利用促進を掲げている。

より多くの人に実践してもらい、CO₂排出量を削減するためには、樽見鉄道、路線バス、市営バスのそれぞれの利便性向上を図るとともに、相互の連携によるネットワーク機能の向上が必要である。

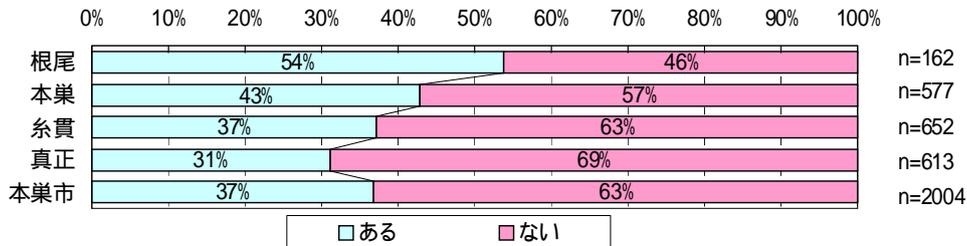
(2) 地域公共交通に関する市民の意識

1) 樽見鉄道

市民アンケート調査結果において、樽見鉄道に関する市民の意識は次のとおりである。
 利用意向

- ・本巣市全体では、「樽見鉄道が便利になれば利用するつもりがある」は37%となっており、これらの潜在需要を利用につなげることが課題である。

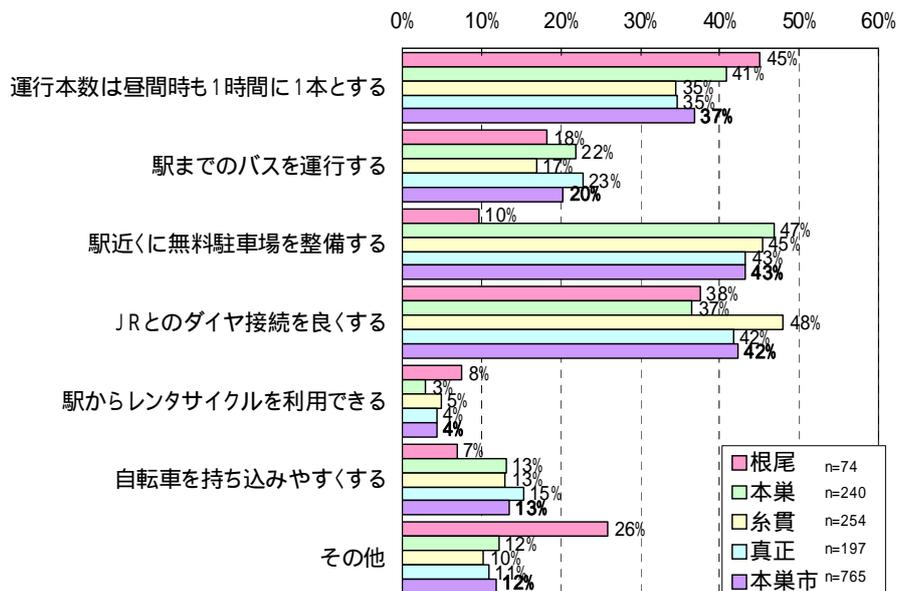
樽見鉄道の利用意向



改善要望（非利用者かつ利用意向あり）

- ・具体的な改善内容としては、「無料駐車場を整備する」「JRとのダイヤ接続を良くする」「運行本数は昼間時も1時間に1本とする」という要望が高い。

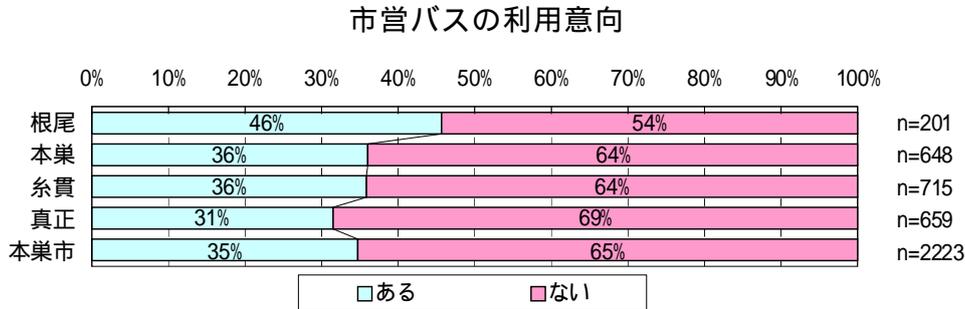
樽見鉄道の改善要望



2) 市営バス

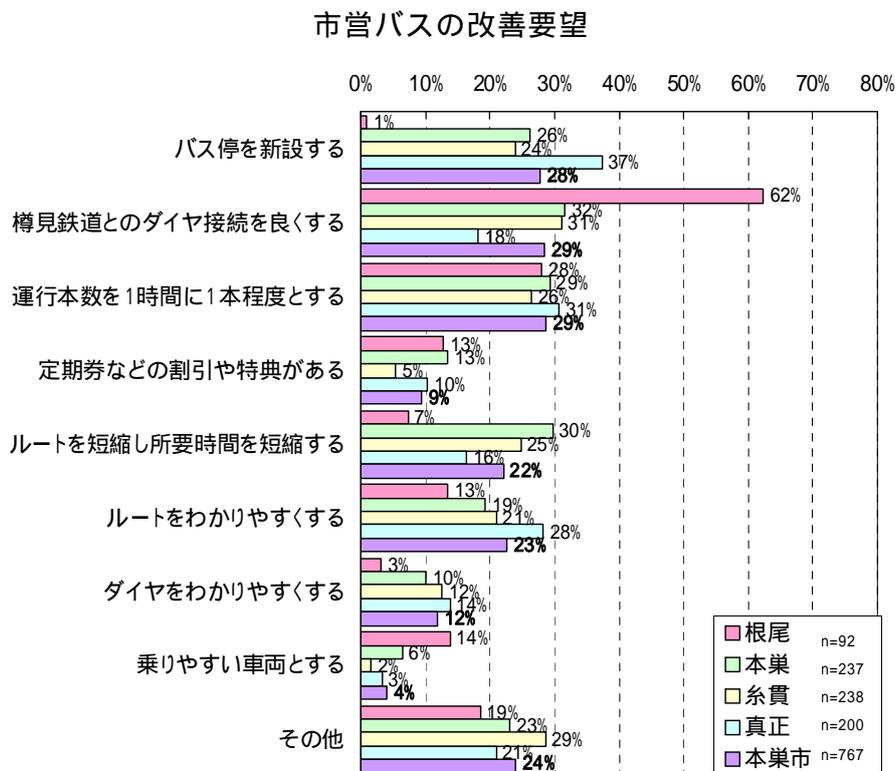
市民アンケート調査結果において、市営バスに関する市民の意識は次のとおりである。
 利用意向

- ・本巢市全体では、「市営バスが便利になれば利用するつもりがある」は35%となっており、これらの潜在需要を利用につなげることが課題である。



改善要望（非利用者かつ利用意向あり）

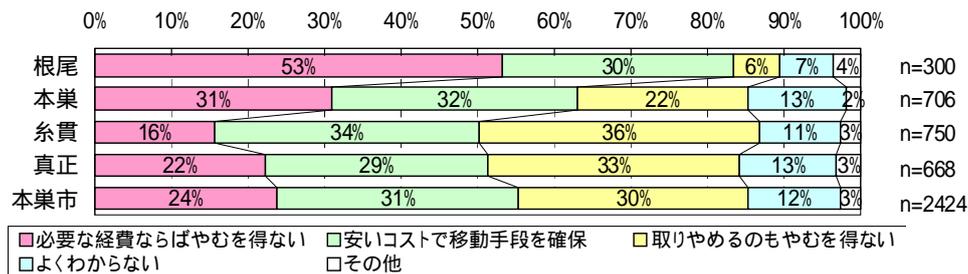
- ・具体的な改善内容としては、地域によって違いが見られる。
- ・根尾では、「樽見鉄道とのダイヤ接続を良くする」という要望が高い。
- ・本巢と糸貫では、「樽見鉄道とのダイヤ接続を良くする」「運行本数を1時間に1本程度とする」「ルートを短縮し所要時間を短縮する」という要望が高い。
- ・真正では、「バス停を新設する」という要望が高い。



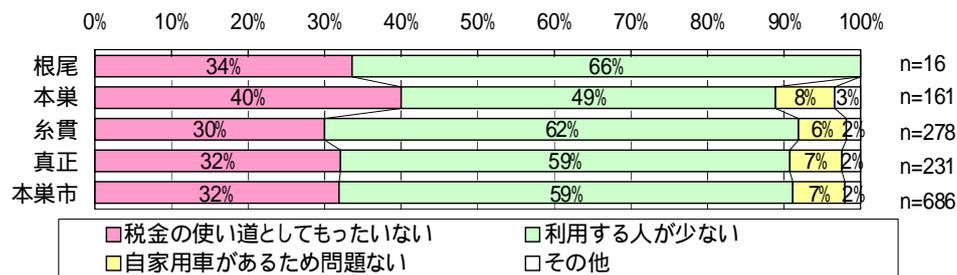
市営バス運行に係る行政経費について

- ・根尾では、「必要な経費ならばやむを得ない」が53%と高く、「安いコストで移動手段を確保」を含めると83%がバスの運行を容認している。
- ・他地域では、「必要な経費ならばやむを得ない」と「安いコストで移動手段を確保」を合わせると50%以上である一方で、20~30%程度は「取りやめるのもやむを得ない」と考えている。
- ・今後、市営バスの運行を継続していくためには、「取りやめるのもやむを得ない」と考える人たちの理解を得ることが課題である。
- ・バスがなくなってもやむを得ないと思う理由として「利用する人が少ない」が約6割を占めていることから、利用されるバスに改善していくことが必要である。

市営バス運行に係る行政経費について



バスがなくなってもやむを得ないと思う理由



5 . 地域公共交通の課題

(1) 根尾地域における課題

1) 樽見鉄道と根尾地域自主運行バスの接続

根尾地域自主運行バスの奥谷線と能郷線は、朝の樽見鉄道上り線（樽見駅8：36発）への乗り継ぎ待ち時間が30分以上となり利便性が悪い。

地域住民の中には、買い物や通院等で、根尾地域外に出かける人もいるため、樽見鉄道と根尾地域自主運行バスのダイヤ接続による時間的なシームレス化が課題である。

~~2) 根尾地域自主運行バスの停留所間隔~~

~~根尾地域自主運行バスの停留所は、点在する集落に合わせて設置されているが、居住地によっては停留所まで離れている箇所もある。~~

~~そのため、安全面には十分配慮した上で、フリー乗降等による利便性向上を図ることが課題である。~~

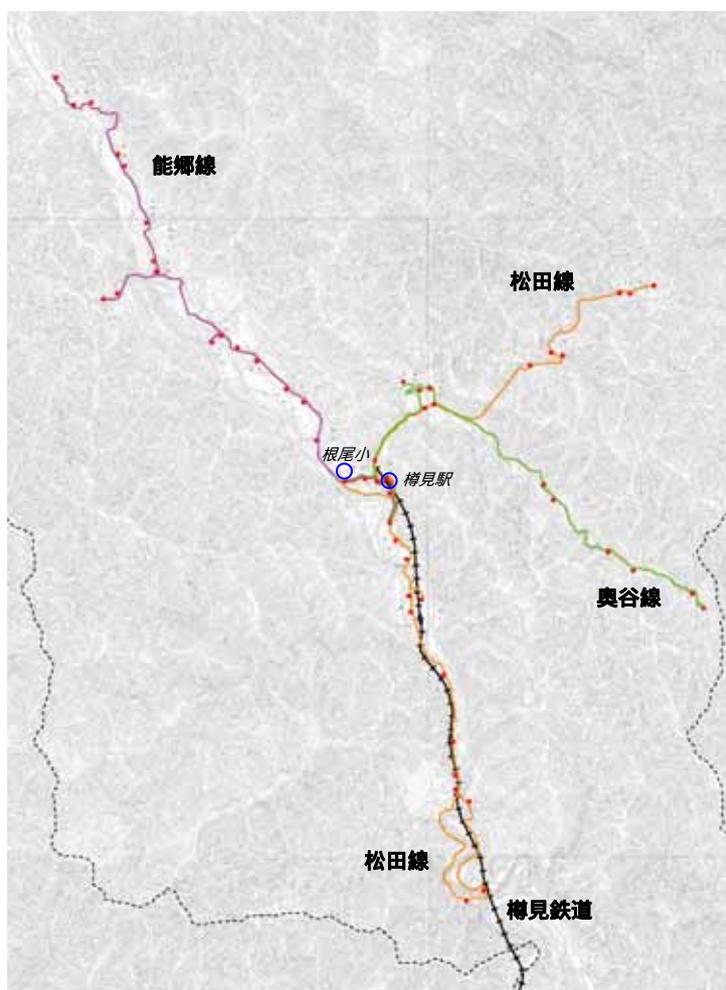
2) 昼間時の利便性向上

根尾地域自主運行バスの利用状況を見ると、各路線とも昼間時（12～15時頃）は樽見鉄道との結節が悪く、利用はごくわずかである。このため樽見鉄道との結節に重きを置き、山間地域に散在する住民の多様な移動ニーズに柔軟に对应していくことが課題である。

3) 小学校の長期休暇等への対応

小学校からは、夏休み等の長期休暇時において午後に学校へ行ける便（プール利用のため）や、午前授業日など学校行事によっては午前中に帰宅できる便（年数回）の要望がある。

そのため、これらのニーズに柔軟に对应うる運行が課題である。



(2) 本巣地域における課題

1) 樽見鉄道とササユリの接続

樽見鉄道（本巣駅）とササユリは、乗り継ぎ待ち時間が30分以上となる便が多く利便性が悪い。

地域住民の中には、買い物や通院等で、大垣方面に出かける人もいるため、樽見鉄道とササユリのダイヤ接続による時間的なシームレス化が課題である。

2) ササユリ北部線の停留所間隔

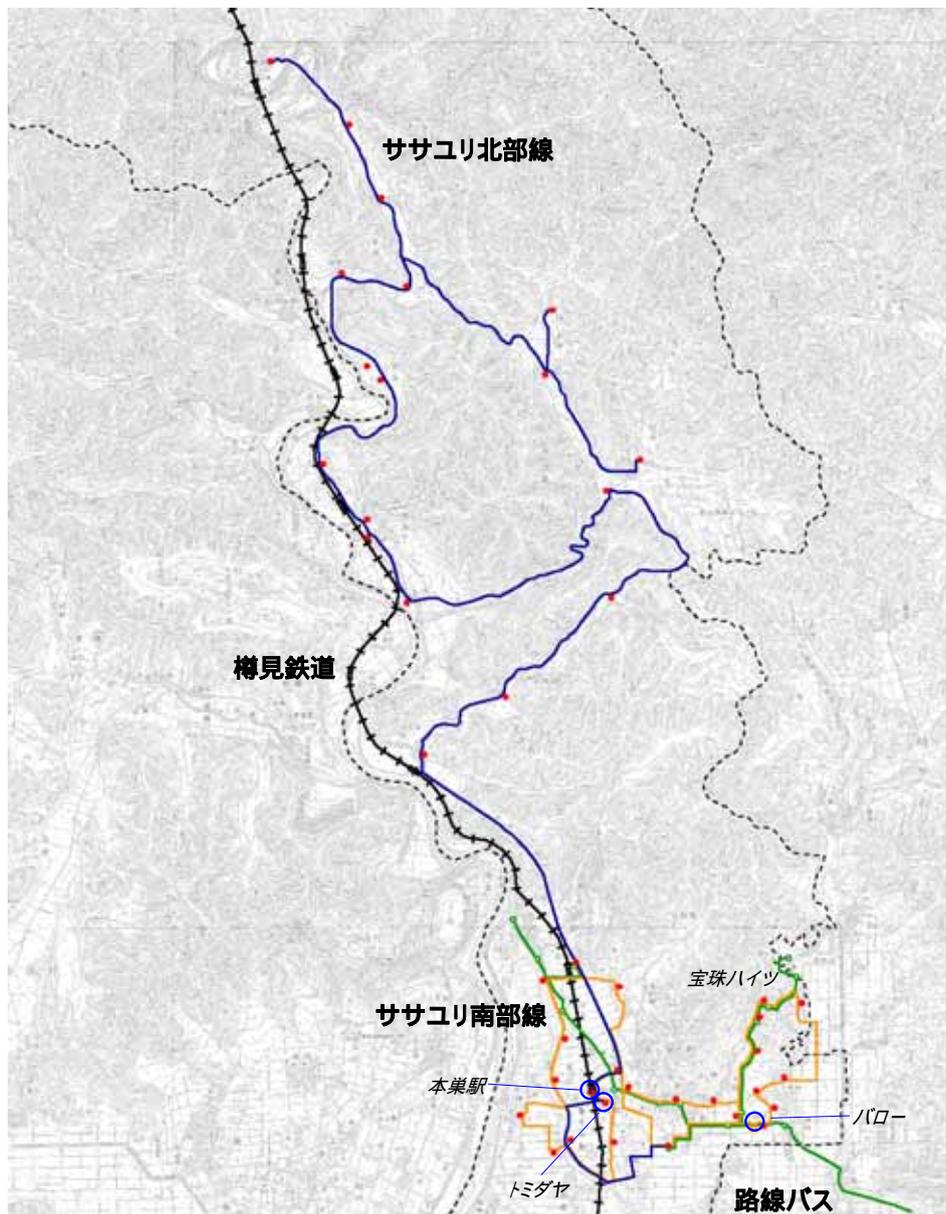
ササユリ北部線の停留所は、点在する集落及び施設に合わせて設置されているが、地域によっては広い集落に1箇所しかなく、停留所まで離れている箇所もある。

そのため、安全面には十分配慮した上で、フリー乗降等による利便性向上を図ることが課題である。

3) ササユリ南部線のトミダヤへの利便性

現在ササユリ南部線は、宝珠ハイツ - トミダヤ・バロー間の利用が大半を占めている。一方、1日8便（4往復）あるものの、最も利用される宝珠ハイツ - トミダヤ・バロー間は3往復しか利用できないダイヤとなっている。

そのため、ダイヤ改正により宝珠ハイツ - トミダヤ・バロー間の利便性向上（3往復4往復）を図ることが課題である。



(3) 糸貫・真正地域における課題

1) もとバスのルート

糸貫・真正地域には、モレラ岐阜（パロー含む）、リオワールド（トミダヤ含む）、リバーサイドモール等の商業施設が立地しており、日常的な買い物は地域内の施設で済ませることができる。また、各種医療施設も地域内に多く立地しているため、市内の医療施設への通院が多い。

そのため、もとバスについてはルートを抜本的に見直し、日常生活の移動に合わせ地域内施設へのアクセスに重きを置きながら、ルート及び周回時間の短縮による増便により利便性向上を図ることが課題である。

2) もとバスの停留所間隔

もとバスの停留所は、従来、ルート上にある自治会ごとに1箇所という条件で設置されているため、居住地によっては停留所まで離れている箇所もある。

そのため、停留所をきめ細かく設置し、利便性向上を図ることが課題である。

3) JR穂積駅へのアクセス

JR穂積駅へのフィーダー路線バスは、糸貫地域からは北方穂積線、真正地域からは穂積リオワールド線の2路線ある。しかしながら、北方穂積線は1日6往復と運行本数が少なく、穂積リオワールド線は1日14往復あるものの本巣市内の停留所はリオワールドと下福島の2箇所のみであり、利用できる地域は限られている。

そのため、路線新設等によりJR穂積駅へのアクセス向上が課題である。

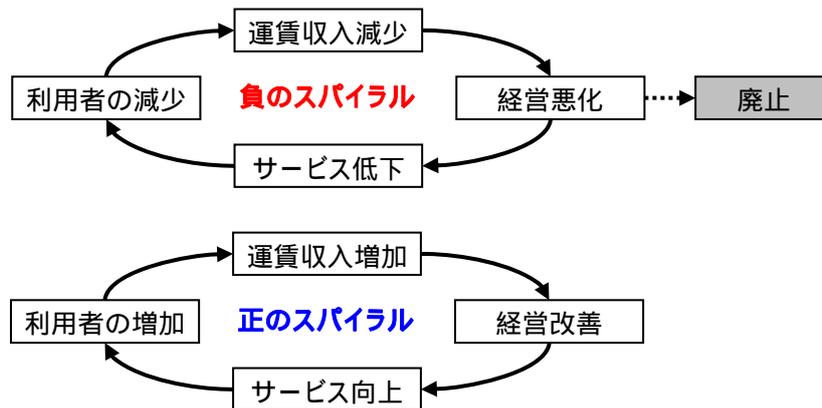


(4) 地域公共交通全般の課題

1) 利用者の減少

樽見鉄道、路線バス、市営バスの利用者は、いずれも減少している。今後も利用者の減少が続くと、運賃収入の減少 経営環境の悪化 サービス水準の低下により、さらなる利用者の減少といった負のスパイラルに陥り、いずれは廃止という状況を招くこととなる。

地域公共交通を維持していくためには、利用者の増加が必要不可欠であり、そのために利便性向上・利用促進が必要である。



2) 運行経費の見直し

市営バスの年間運行経費は、市全体で約5,800万円（平成19年度実績）となっている。限りある財源の中で、持続可能な地域公共交通としていくためには、利用者の増加を図る一方で、運行方法や運行事業者との契約方法の見直し等により、より効率的な運行を図ることも必要である。

6 . 地域公共交通活性化計画

(1) 基本方針

平成 2 0 年 2 月に策定された本巢市都市計画マスタープランでは、本市の将来像である『自然と人が共生し、快適でこころふれあうまち』を実現するため、以下の 3 つの目標を掲げている。

- ・豊かな自然を守り、活かすまちづくり
- ・安全・安心で快適に過ごせるまちづくり
- ・活力に満ち、こころがふれあうまちづくり

さらに将来像やまちづくりの目標を達成するために、道路・交通に関しては、『**特徴的な地域を結び、安全・快適に利用できる交通環境づくり**』を基本方針とし、その中で公共交通については、樽見鉄道とバスの連携に配慮した施設・体制の充実を図っていくこととしている。

そこで本計画においては、上位計画である都市計画マスタープランの基本方針を踏まえて以下の 4 つの基本方針を掲げ、公共交通の活性化・再生を図っていくこととする。

市民にとってわかりやすい公共交通体系であること
 最小限の経費で最大限の効果が得られるよう公共交通施策を講じること
 市全体の均衡を図りつつ、地域の特性に配慮した公共交通体系であること
 継続的に現状評価を行うこと

(2) 計画区域

計画区域は、本巢市全域とする。

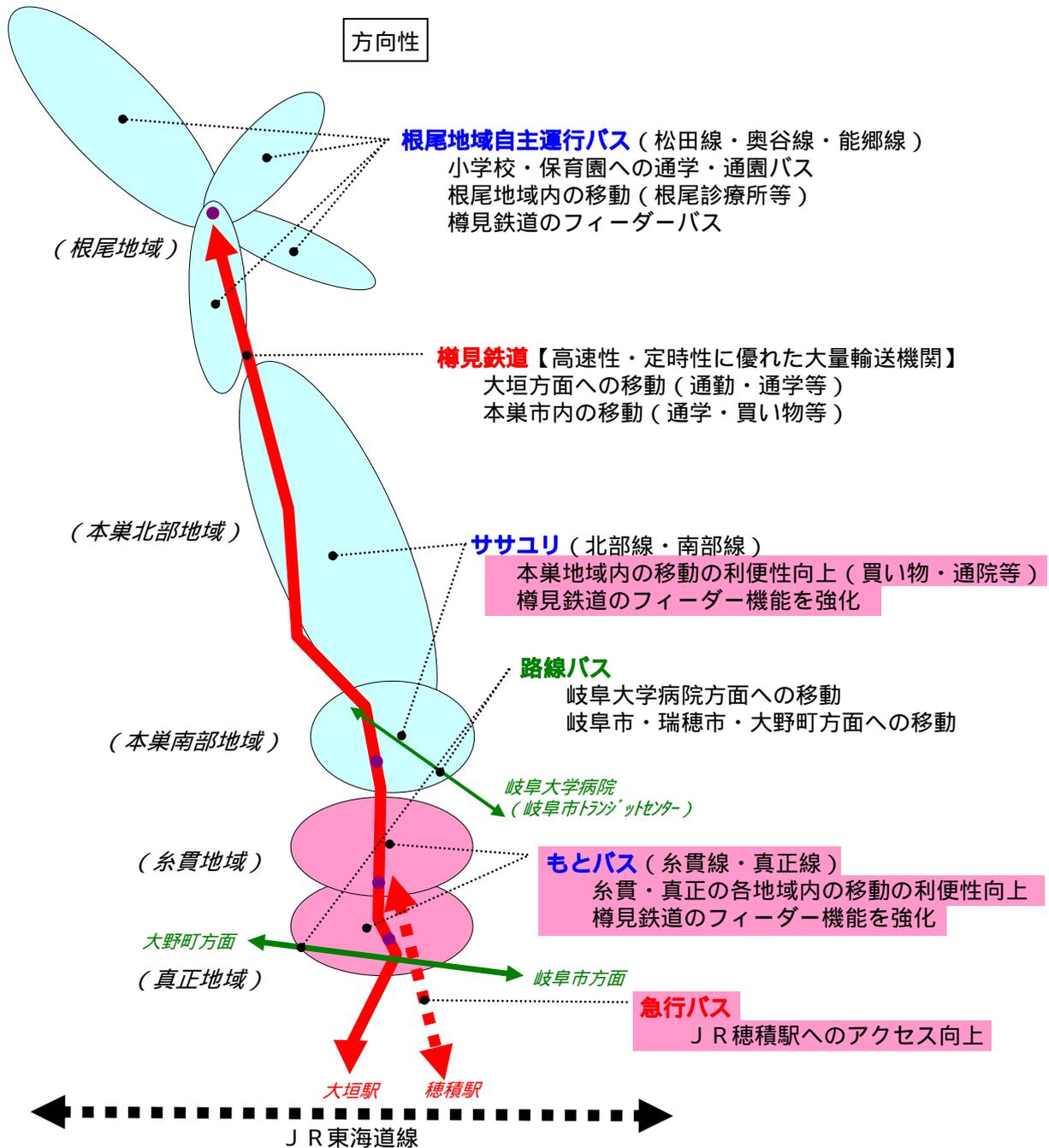
(3) 課題への対応方針

地域公共交通の地域別及び全般の課題については、次の対応を図っていくものとする。

	課題	対応方針
根尾	樽見鉄道と根尾地域自主運行バスの接続	ダイヤ調整（事業者と協議）
	根尾地域自主運行バスの停留所間隔	フリー乗降制の導入
	昼間時の運行効率化	昼間時デマンド型運行 予約に応じた車両（タクシー車両）
	小学校の長期休暇等への対応	長期休暇等に応じた運行 （学校及び事業者と協議）
本巢	樽見鉄道とササユリの接続	ダイヤ調整
	ササユリ北部線の停留所間隔	フリー乗降制の導入
	ササユリ南部線のトミダヤへの利便性	ダイヤ調整
系貫・真正	もとバスのルート	路線再編 （西・東コース 系貫線・真正線）
	もとバスの停留所間隔	停留所の新設・改廃
	J R 穂積駅へのアクセス	路線の検証（事業者と協議） 樽見鉄道との接続
全般	利用者の減少	利便性向上 利用促進 P R
	運行の効率化	運行方法の見直し 運行事業者との契約方法の見直し

(4) 地域公共交通ネットワーク再構築の方向性

鉄道・路線バス・市営バスの既存ストックを活かしつつ、それらを有機的に連携させた公共交通ネットワークを再構築する。

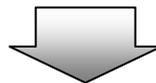


(5) 市営バスの利用料金に係る基本方針

現行の料金体系を踏襲する。
 ただし、70歳以上の高齢者の利用料金について、市内全域において無料化する。

【現行】

地域	バス名称	料金体系	免除等の対象
根尾	根尾地域 自主運行バス	距離制運賃 120～550円	<ul style="list-style-type: none"> ・3歳以下及び70歳以上は無料 ・4歳以上の幼児、児童及び身体障害者等は半額
本巢	ササユリ	無料	
糸貫	もとバス	100円	<ul style="list-style-type: none"> ・未就学児は無料 ・身体障害者等及びその付添者は無料
真正			



【見直し後】

の部分が現行からの変更点

地域	バス名称	料金体系	免除等の対象
根尾	根尾地域 自主運行バス	距離制運賃 120～550円	<ul style="list-style-type: none"> ・3歳以下及び70歳以上は無料 ・4歳以上の幼児、児童及び身体障害者等は半額
本巢	ササユリ	無料	
糸貫	もとバス	100円	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>70歳以上は無料</u> ・未就学児は無料 ・身体障害者等及びその付添者は無料
真正			

() 「身体障害者等」とは、身体障害者手帳、療育手帳、精神保健福祉手帳を所持している者を指す。

(6) 目標

限りある市財源をもって最小の経費で最大限の効果を得るためには、**市民が利用しやすい地域公共交通ネットワークを構築**し、利用者の増加を図ることが一番の方策であることから、次の 又は いずれかの目標値を達成することを目指す。

市営バスに関する目標値

利用者数

根尾地域・・・・・・・・・・H19年度39,810人 H24年度 **約 38,000人**
(H19年度対比 増減率約 5%)

本巣地域・・・・・・・・・・H19年度10,940人 H24年度 **約 11,000人**
(H19年度対比 増減率約0.5%増)

真正地域及び糸貫地域・・・H19年度 7,373人 H24年度 **約 26,000人**
(H19年度対比 増減率約250%増)

(参考) 真正地域及び糸貫地域の目標値について

目標値である約26,000人は、真正及び糸貫地域の住民が年1回乗車または65歳から85歳の高齢者が2ヶ月に1回乗車すれば達成できる水準である。

利用者一人あたりの市年間負担コスト **800円以下** ←

(参考)	根尾地域(根尾自主運行バス)	約 570円/人
H19年度実績	本巣地域(ササユリ)	約 480円/人
	本巣・真正・糸貫地域(もとバス)	約4,090円/人
	市全体平均	約 997円/人

約2割圧縮

なお、市営バス運行に係る経費が市全体で5,800万円(平成19年度実績)とした場合、**目標値**が達成されれば、同時に**目標値**は達成されるものであること。

しかし、仮に市営バスの利用者が伸び悩み**目標値**の達成が困難な場合は、利用者数に応じた適正運行となるよう、運行方法や事業者との契約方法などを見直し運行の効率化により、**目標値**の達成に代えて経費面における**目標値**の達成を目指すこととする。

(7) 具体的事業と実施主体

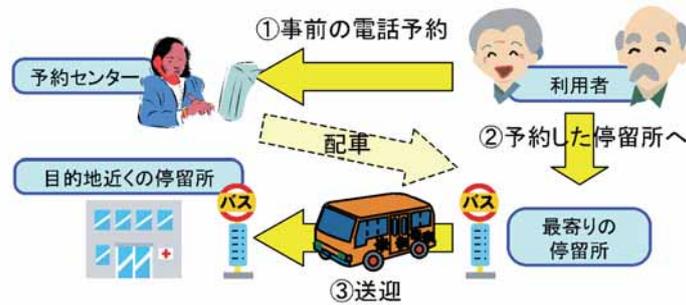
1) 根尾地域自主運行バス

昼間時デマンド型運行（実施主体：本巢市，平成21年度平成22年度以降実証実験）

山間地に散在する住民の移動ニーズに柔軟に対応しかつ運行の効率化を図るため、昼間時においては予約に応じたデマンド型運行の実証実験を行う。

- ~~・予約は、出発時刻の数時間前まで（電話予約）電話予約による事前予約制~~
- ~~・運行時刻は、樽見鉄道出発時刻のみ設定（各路線2便程度をデマンド運行）~~
- ・運行距離が短く利用者が少ない一部の便についてデマンド運行
- ・車両は、需要に応じて変更（少ない場合はタクシー車両を使用）
- ・運賃は、通常と同じ

イメージ図



現行

時刻	松田線	奥谷線	能郷線
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			

改正

時刻	松田線	奥谷線	能郷線
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			



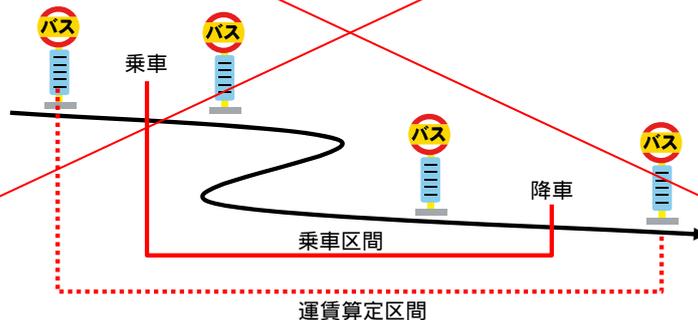
予約がある場合のみ運行

デマンド運行を一部導入

~~2) フリー乗降制の導入（実施主体：本巢市，平成21年度実証実験）~~

~~利便性向上を図るため、現在の運行ルート上は停留所以外でも乗降可能なフリー乗降制の実証実験を行う。~~

- ~~・運賃は、乗車は前の停留所、降車は次の停留所の区間で算定~~
- ~~・乗車するときは、手を上げるなど運転手にわかるように合図~~
- ~~・降車するときは、事前に運転手に降車位置を伝える~~



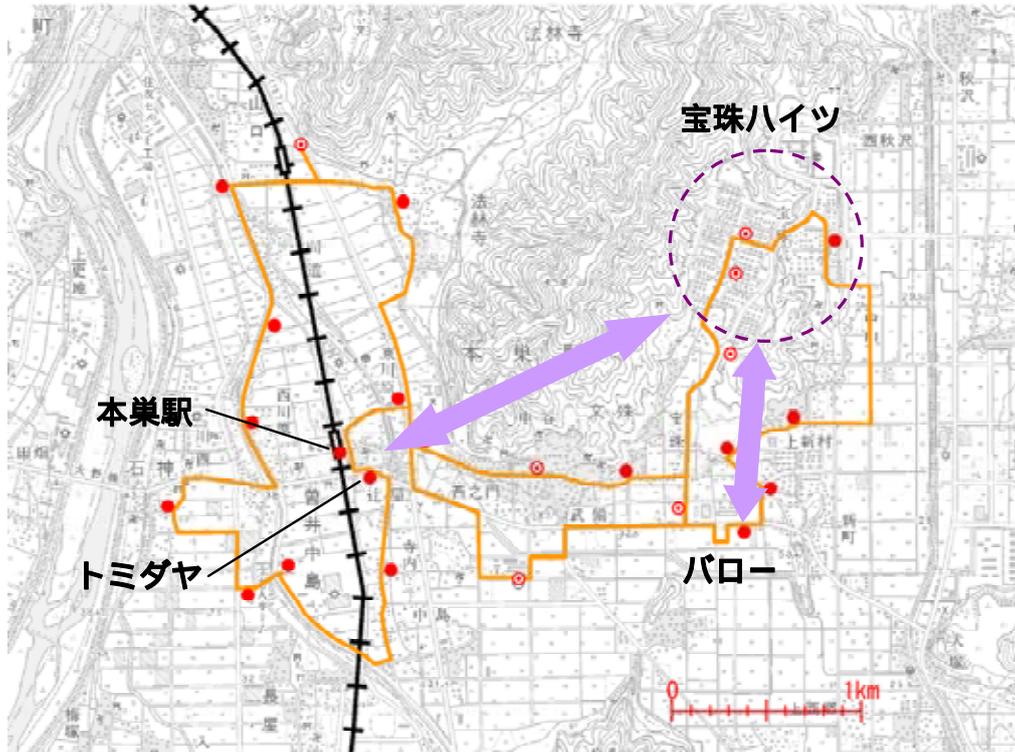
3) ササユリ（行政福祉バス）

ダイヤの見直し（実施主体：本巣市，平成21年度実施）

現在の需要を考慮し、団地 - スーパー間の利便性を向上させるとともに、樽見鉄道（本巣駅）との結節強化するためのダイヤ見直しを行う。

- ・団地 - スーパー間の往復利用可能便数を3往復 4往復
- ・わかりやすいヘッドダイヤ

ササユリ南部線



フリー乗降制の導入（実施主体：本巣市，平成21年度実証実験）

利便性向上を図るため、運行ルートの一部区間（北部線 = 国道以外の区間，南部線 = 宝珠ハイツ内）において停留所以外でも乗降可能なフリー乗降制の実証実験を行う。

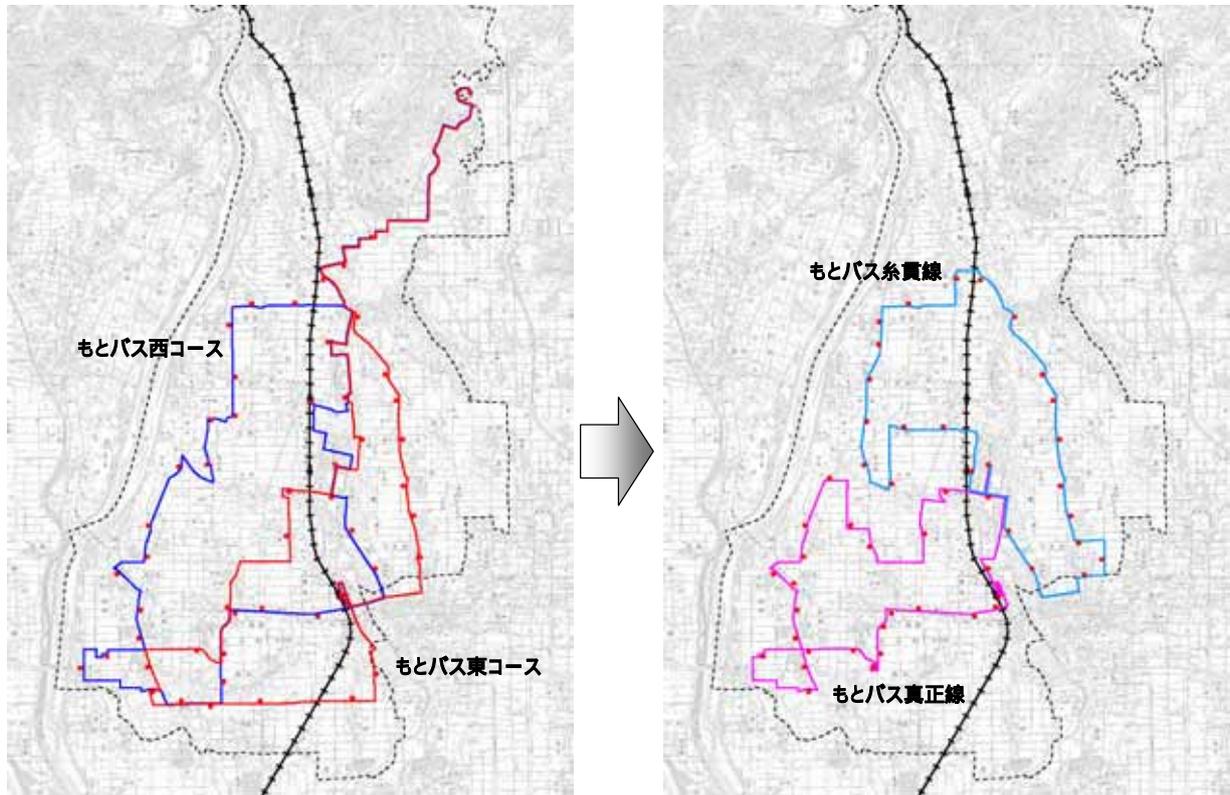
- ・乗車するときは、手を上げるなど運転手にわかるように合図
- ・降車するときは、事前に運転手に降車位置を伝える

4) もとバス

路線再編（実施主体：本巢市及び交通事業者，平成21年度実証実験）

住民の日常生活行動を考慮し、各地域内施設への移動の利便性向上を図るため、新たな路線での実証実験を行う。

- ・西コース・東コース 系貫線・真正線
- ・停留所をきめ細かく設置
- ・樽見鉄道とのダイヤ調整（モレラ岐阜駅，北方真桑駅）



デマンド方式の導入（実施主体：本巢市及び交通事業者，平成22年度平成22年度以降実証実験）

1) の実証実験の結果、新たな路線の利用者が依然として少ない場合には、デマンド型乗合タクシー方式に変更し実証実験を行う。

- ・予約のある停留所のみを効率的に巡回し目的地までの速達性を向上
- ・定められたダイヤに従う「ダイヤ固定型」を採用
- ・必要に応じて停留所を新設

高齢者無料制度の導入（実施主体：本巢市，平成21年度実施）

「70歳以上無料」制度を導入し、高齢者の外出をサポートしながら利用促進を図る。

樽見鉄道との乗継無料制度の導入（実施主体：本巢市，平成21年度実施）

樽見鉄道及びもとバスの双方の利用促進を図るため、樽見鉄道利用者については、もとバス料金無料制度を導入する。

- ・もとバス乗継券を配布（もとバス利用希望者のみ）
- ・樽見鉄道定期券を提示すれば、もとバス無料乗車可

5) 樽見鉄道関連事業

樽見鉄道エコ切符の発行（実施主体：樽見鉄道，平成21年度実施）

ノーマイカーデーを定めて自家用車の利用を自粛するなど、地球温暖化防止の観点からCO₂排出量削減に取り組む樽見鉄道沿線の事業所に対して、割引エコ切符を発行し、鉄道をはじめとする公共交通機関の相乗的な利用促進につなげる。

商業施設駐車場を活用したP & R（実施主体：商業施設，平成22年度実施）

駅周辺商業施設駐車場をP & R用駐車場として活用し、樽見鉄道の利用促進を図る。なお、駐車場位置や利用料金等の実施計画については、平成21年度に検討を行う。

C & R用駐輪場の整備（実施主体：~~本巣市~~協議会，平成22年度実施）

樽見鉄道及びもとバスの結節点となる~~本巣~~北方真桑駅やモレラ岐阜駅等においては、樽見鉄道及びもとバスの利用促進を図るため駐輪場の拡大を行う。

~~本巣~~北方真桑駅駐輪場



モレラ岐阜駅駐輪場



（写真差し替え）

6) 地域公共交通全般

小型低床バスの導入（実施主体：本巢市，平成22年度実施）

新規車両を導入する場合は、高齢者の利便性・安全性の向上するため、小型低床バスを導入する。

小型低床バスの例（日野ポンチョ）



出典：日野自動車HP

J R 穂積駅行き急行バスの検証（実施主体：本巢市及び交通事業者，平成22年度実証実験）

樽見鉄道及びJ R 利用者の利便性向上を図るため、J R 穂積駅への急行バス運行の実証実験を行う。

- ・起終点は、モレラ岐阜駅または北方真桑駅
- ・樽見鉄道の料金体系を踏襲
- ・樽見鉄道に合わせたダイヤ（時間的なシームレス化）
- ・もとバスとの接続も考慮



7) 広域的交通結節点の整備（実施主体：本巣市協議会，平成23年度実施）

樽見鉄道、路線バス、市営バスといった公共交通間の結節、他モード（自動車・自転車）との結節を強化するため、広域的交通結節点（トランジットセンター）を整備する。

- ・樽見鉄道駅と市営バス停留所の近接化
- ・P & R 駐車場、送迎車両一時停車スペース、C & R 駐輪場の整備
- ・NPOなど関係機関との協働によるバリアフリー化

鉄軌道駅とバス停留所の同一ホーム化近接化の例（富山LRT）



8) その他利用促進策

本巣市公共交通ガイドブックの作成（実施主体：協議会，平成21年度～平成23年度実施）

本巣市内の公共交通の路線図、時刻表、運賃、乗継案内（市営バス - 樽見鉄道・路線バス）等をまとめた「本巣市公共交通ガイドブック」を作成し、公共交通の利用促進を図る。

イベント・ワークショップ・総合学習の実施（実施主体：協議会，平成21年度～平成23年度実施）

公共交通をテーマにしたイベントの開催、地域住民によるワークショップ、小中学生を対象にした総合学習等を実施し、市民一人ひとりが公共交通の良さ・役割・必要性を学ぶとともに、自らが公共交通を利用し守り育てる意識の醸成を行う。

- ・バスの日（9/20）や鉄道の日（10/14）のイベント開催
- ・学祭とのタイアップ

地域住民によるワークショップ



第1回「本巣市の地域公共交通を考える」ワークショップ(H20.11.12開催)

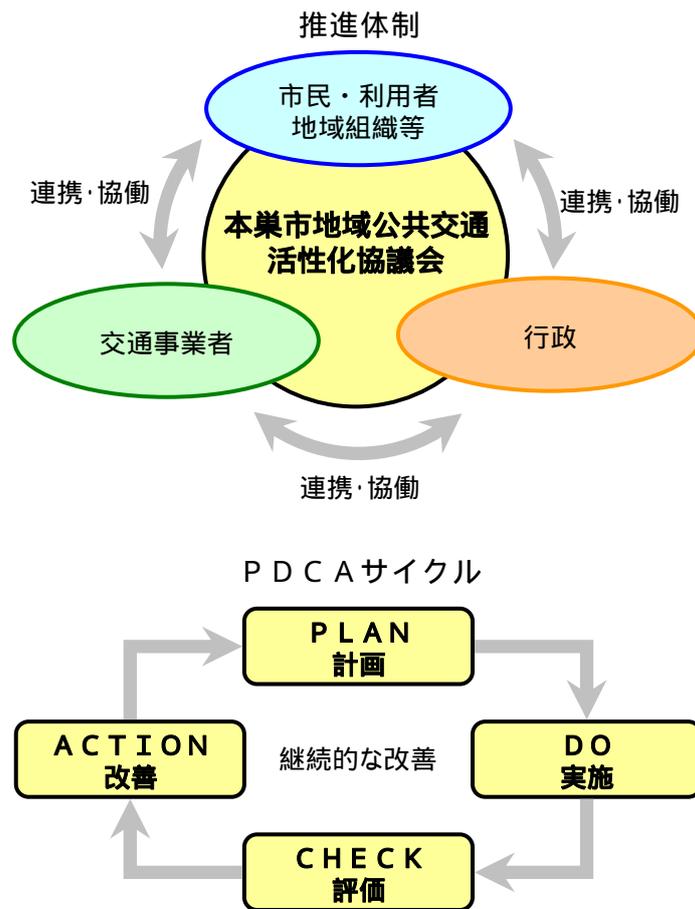
7. 事業の展開

(1) 推進体制

持続可能な地域公共交通を確立していくためには、各交通事業者や行政だけでなく、市民や利用者、地域組織と協働していくことが必要である。

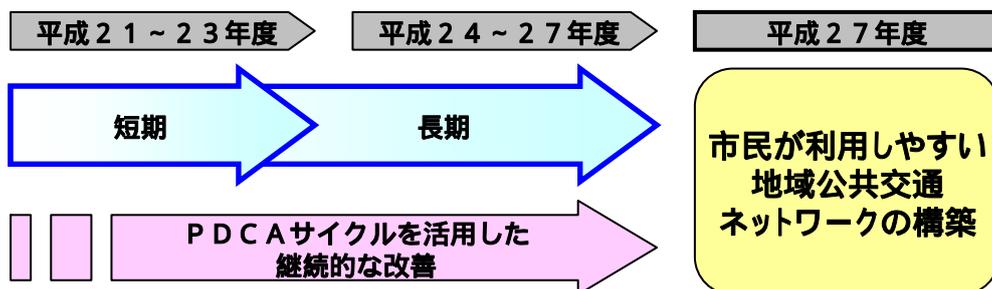
また、各種事業や施策を着実に実施し、目標を達成するためには、PDCAサイクルを活用し、市民、交通事業者、市をはじめとする行政の協働した推進体制を確立することも必要である。

来年度以降の事業計画、事業の実施及びその評価については、本巢市地域公共交通活性化協議会を中心に行っていく。



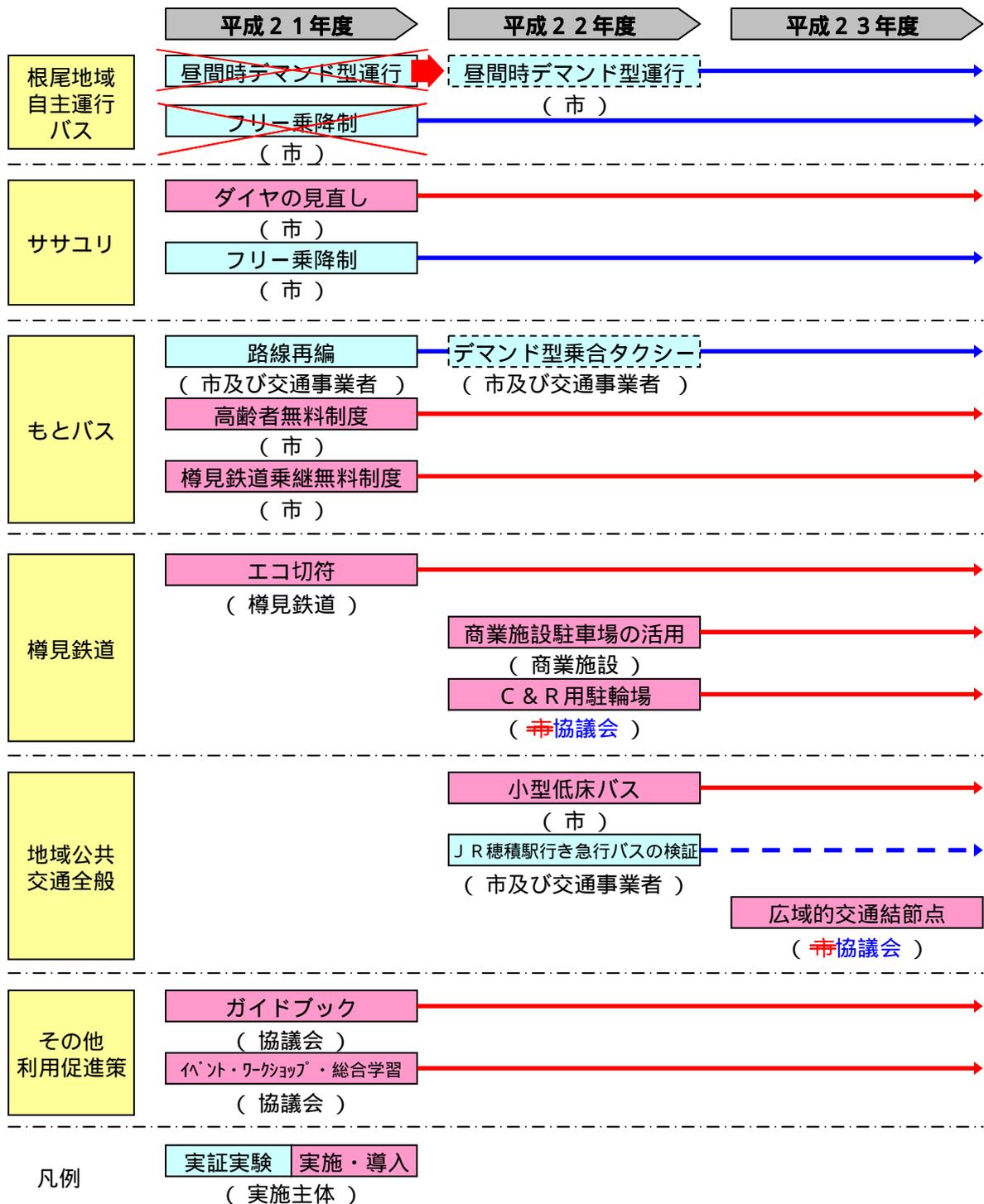
(2) 計画期間

計画の目標年次は、上位計画である本巢市第1次総合計画及び都市計画マスタープランとの整合を図り、平成27年度（計画期間：平成21年度～平成27年度までの7年間）とする。



(3) 実施スケジュール(短期)

平成21年度～平成23年度の3年間(短期)については、以下のスケジュールに基づき事業を実施していく。



本巢市地域公共交通総合連携計画に基づく
平成21年度実証実験に係る実施計画書(案)

平成21年1月

本巢市地域公共交通活性化協議会

I. 実証実験メニュー

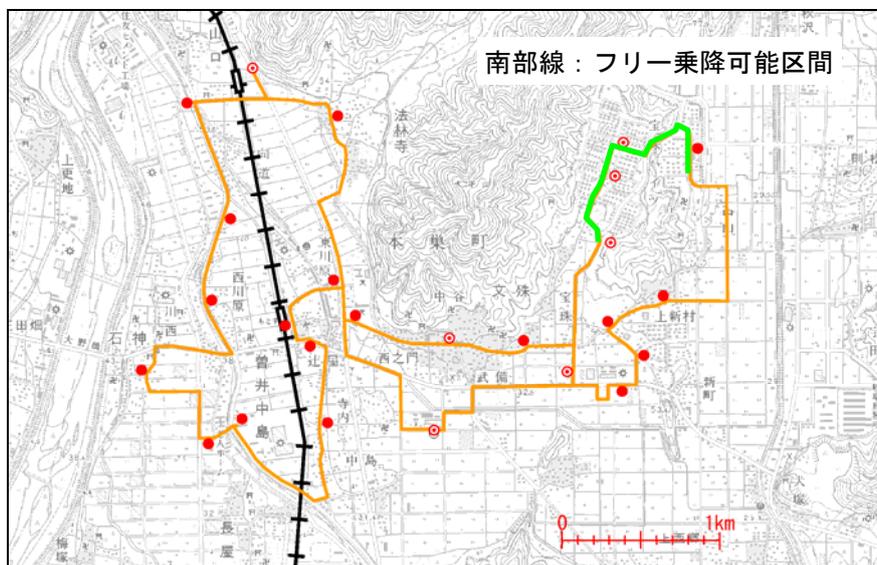
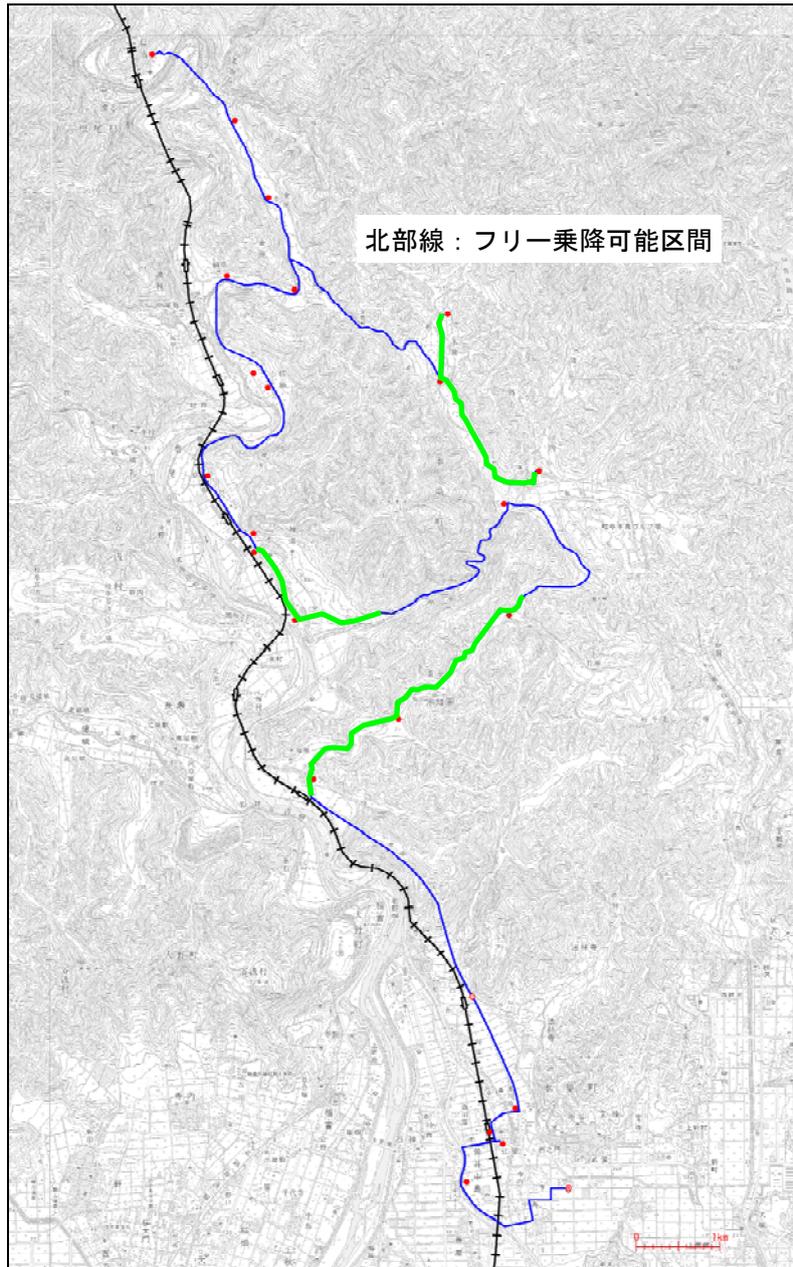
1. 市営バス実証運行

(1) ササユリ（行政福祉バス）

- ◆ダイヤ改正
- ◆フリー乗降制の導入

運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートは現在のルートを踏襲する。 北部線，南部線
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・終日：高齢者の外出・帰宅 (トミダヤ・バローへのアクセス)
運行日	<ul style="list-style-type: none"> ・北部線 月・水・金 ・南部線 火・木・土 ・ただし12月29日～1月3日は運休（現在と同じ）
運行時刻	<ul style="list-style-type: none"> ・北部線 8:05～16:47（現在 8:30～16:57） ・南部線 8:40～17:37（現在 9:00～18:02）
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・北部線 5便（現在と同じ） ・南部線 8便（現在と同じ）
ダイヤ改正	<ul style="list-style-type: none"> ・北部線は、本巣駅での樽見鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正 ・南部線は、宝珠ハイツートミダヤ・バローの利便性向上を図るためのダイヤ改正（現行3往復から4往復可能となる）
フリー乗降	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルート上の一部区間に限り停留所以外でも乗降可能とする。 (北部線＝国道以外の区間，南部線＝宝珠ハイツ内) ・乗車するときは、手を上げて運転手に合図し、降車するときは事前に運転手に降車位置を伝える。
乗車料金	<ul style="list-style-type: none"> ・無料
使用車両	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の車両を使用
樽見鉄道との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・本巣駅での乗り継ぎを考慮したダイヤ設定
路線バスとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ・北部線は本巣市役所、南部線は本巣市役所または宝珠での乗り継ぎを可能な限り考慮したダイヤ設定（樽見鉄道との接続を優先させる） 本巣市役所：本巣線 宝珠：掛洞宝珠線，黒野線
地域住民への周知	<ul style="list-style-type: none"> ・広報や時刻表にて地域住民への周知を図る。
実証運行期間	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21年6月1日(月)～平成22年3月31日(水) ・なお、平成21年4月1日(水)～平成21年5月31日(日)は現ダイヤでの運行
運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・本巣市

運行ルート及びフリー乗降可能区間(案)



ササユリのダイヤイメージ

ササユリ・北部線

【現行】

市役所行き	1便	2便	4便
川内公民館	8:30	10:05	13:30
↓	↓	↓	↓
本巢診療所	9:10	10:45	14:10
↓	↓	↓	↓
織部の里もとす	9:33	11:08	14:33
(樽見鉄道(下り):本巢駅着)	9:34	11:04	
本巢駅	9:37	11:12	14:37
(樽見鉄道(上り):本巢駅発)			
トミダヤ	9:38	11:13	14:38
↓	↓	↓	↓
本巢市役所	9:43	11:18	14:43
(本巢線(上り):本巢市役所発)	9:53		15:03

【改正案】

1便	2便	4便
8:05	9:45	13:15
↓	↓	↓
8:45	10:25	13:55
↓	↓	↓
9:08	10:48	14:18
8:44		
9:12	10:52	14:22
9:16	11:04	
9:13	10:53	14:23
↓	↓	↓
9:18	10:58	14:28
	11:03	

川内公民館行き	回送	3便	5便
(本巢線(下り):本巢市役所着)		11:17	15:17
本巢市役所	9:43	11:20	15:45
↓		↓	↓
トミダヤ		11:25	15:50
(樽見鉄道・下り:本巢駅着)		11:04	15:34
本巢駅		11:26	15:51
(樽見鉄道・上り:本巢駅発)	↓		
織部の里もとす		11:30	15:55
↓		↓	↓
本巢診療所		11:55	16:20
↓		↓	↓
川内公民館	10:05	12:32	16:57

回送	3便	5便
		15:17
9:13	11:05	15:35
↓	↓	↓
	11:10	15:40
	11:08	15:38
↓	11:11	15:41
	11:15	15:45
	↓	↓
	11:40	16:10
	↓	↓
9:35	12:17	16:47

ササユリ・南部線

【現行】

右回り	1便	3便	5便	7便
(本巢線(下り):本巢市役所着)				
本巢市役所	9:00	11:00	14:15	16:15
↓	↓	↓	↓	↓
織部の里もとす	9:09	11:09	14:24	16:24
↓	↓	↓	↓	↓
トミダヤ	9:24	11:24	14:39	16:39
(樽見鉄道(下り):本巢駅着)		11:04		
本巢駅	9:25	11:25	14:40	16:40
(樽見鉄道(上り):本巢駅発)				17:04
↓	↓	↓	↓	↓
パロー本巢文殊店	9:33	11:33	14:48	16:48
↓	↓	↓	↓	↓
宝珠ハイツ	9:40	11:40	14:55	16:55
↓	↓	↓	↓	↓
本巢市役所	9:47	11:47	15:02	17:02

【改正案】

2便	4便	6便	8便
9:20	11:17	14:17	16:17
9:40	11:40	14:50	16:50
↓	↓	↓	↓
9:49	11:49	14:59	16:59
↓	↓	↓	↓
10:04	12:04	15:14	17:14
			16:59
10:05	12:05	15:15	17:15
	12:34	15:34	
↓	↓	↓	↓
10:13	12:13	15:23	17:23
↓	↓	↓	↓
10:20	12:20	15:30	17:30
↓	↓	↓	↓
10:27	12:27	15:37	17:37

左回り	2便	4便	6便	8便
本巢市役所	10:00	13:00	15:15	17:15
↓	↓	↓	↓	↓
宝珠ハイツ	10:08	13:08	15:23	17:23
↓	↓	↓	↓	↓
パロー本巢文殊店	10:15	13:15	15:30	17:30
↓	↓	↓	↓	↓
(樽見鉄道(下り):本巢駅着)			15:34	
本巢駅	10:22	13:22	15:37	17:37
(樽見鉄道(上り):本巢駅発)				
トミダヤ	10:23	13:23	15:38	17:38
↓	↓	↓	↓	↓
織部の里もとす	10:38	13:38	15:53	17:53
↓	↓	↓	↓	↓
本巢市役所	10:47	13:47	16:02	18:02
(本巢線(上り):本巢市役所発)	11:03	14:03	16:03	

1便	3便	5便	7便
8:40	10:40	13:50	15:50
↓	↓	↓	↓
8:48	10:48	13:58	15:58
↓	↓	↓	↓
8:55	10:55	14:05	16:05
↓	↓	↓	↓
		14:08	
9:02	11:02	14:12	16:12
9:16	11:04		
9:03	11:03	14:13	16:13
↓	↓	↓	↓
9:18	11:18	14:28	16:28
↓	↓	↓	↓
9:27	11:27	14:37	16:37
9:53			

※上表は主要停留所のみ抽出例示

※実際のダイヤ編成にあたっては、平成21年4月の樽見鉄道及び路線バスのダイヤ改正を踏まえて編成する。

(2) もとバス

◆路線再編

◆高齢者無料制度及び樽見鉄道との乗継無料制度の導入

運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・西ルート・東ルートを糸貫線・真正線として運行 糸貫線：モレラ岐阜を起終点とし糸貫地域をカバー 真正線：モレラ岐阜を起終点とし真正地域をカバー
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・朝：高校生等の通学 (樽見鉄道の駅や路線バス主要停留所へのアクセス) ・昼：高齢者の外出 (商業施設や診療所) (樽見鉄道の駅や路線バス主要停留所へのアクセス) ・夕：高齢者・学生の帰宅
運行日	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日運行 ただし12月29日～1月3日は運休（現在と同じ）
運行時刻 運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・7:45～17:30 ・各路線10便
乗車料金	<ul style="list-style-type: none"> ・100円 ただし未就学児、身体障害者及び付添者は無料 ・70歳以上は無料（新制度） 運転免許証など年齢が確認できるものをバス運転手に提示
使用車両	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の車両を使用（定員37人）
樽見鉄道との 連携	<ul style="list-style-type: none"> ・樽見鉄道ダイヤ改正を踏まえ、モレラ岐阜駅・北方真桑駅での乗り継ぎを考慮したダイヤ設定 ・樽見鉄道利用者に対するもとバス乗継無料制度（新制度） ※樽見鉄道定期利用者は定期券や回数券、シルバー180会員証のいずれかをバス運転手に提示 ※樽見鉄道及びもとバス車内で申し出に基づき「もとバス乗継無料券」を交付
路線バスとの 連携	<ul style="list-style-type: none"> ・岐阜バスダイヤ改正を踏まえ、主要停留所での乗り継ぎを考慮したダイヤ設定 モレラ岐阜：モレラ忠節線， リバーサイドモール：大野真正北方線，政田忠節線 ※その他、高砂町（モレラ忠節線）、天神北（北方穂積線）、リオワールド（穂積リオワールド線）でも一部乗継可能
地域住民への 周知	<ul style="list-style-type: none"> ・広報や時刻表のほか、糸貫と真正地域を対象とした新聞折込チラシにて地域住民への周知を図る。
実証運行期間	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21年6月1日（月）～平成22年3月31日（水） ・なお、平成21年4月1日（水）～平成21年5月29日（金）は従来どおりの運行
運行事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・現行事業者
その他運行準備事項	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所 ・樽見鉄道利用者に対するもとバスへの乗継無料券の制作
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21年6月1日（月）から実証運行を開始するため、5月30日（土）～31日（日）の2日間はもとバスを運休し、停留所の設置・移設等の運行準備を行う。

樽見鉄道利用者に対する「もとバス」乗継無料制度

制度の利用方法

- (1) 樽見鉄道の定期券、回数券又はシルバー180会員証をバス運転手に提示する。
 (2) 「乗継もとバス無料券」をバス運転手に渡す。
 無料券入手方法及び使用方法は次のとおり。

【樽見鉄道⇒もとバスに乗り継ぐ場合】

- ① 樽見鉄道降車時にもとバスへ乗り継ぐことを乗務員に申し出て「乗継もとバス無料券」の交付を受ける。
 ② もとバス運賃支払時（降車時）に「乗継もとバス無料券」を運転手に渡す。

樽見鉄道⇒もとバス
「乗継もとバス無料券」

【もとバス⇒樽見鉄道に乗り継ぐ場合】

- ① もとバス降車時に樽見鉄道へ乗り継ぐことを運転手に申し出て「乗継もとバス無料券」の交付を受ける。
 ※もとバス運転手による無料券の交付は、モレラ岐阜駅又は北方真桑駅で降車する者に限ることとする。
 ※初回は、運賃100円を支払う。
 ② 次回、もとバス利用時に使用する。

もとバス⇒樽見鉄道
「乗継もとバス無料券」

もとバスのダイヤイメージ

もとバス・真正線		（※主要停留所のみ抽出例示）				
左回り	1便	3便	5便	7便	9便	
モレラ岐阜	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
屋井	7:57	9:57	11:57	13:57	15:57	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
リバーサイドモールシンセイ	8:07	10:07	12:07	14:07	16:07	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
リオワールド	8:11	10:11	12:11	14:11	16:11	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
真正分庁舎	8:18	10:18	12:18	14:18	16:18	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
北方真桑駅	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	
もとバス⇒樽見鉄道	(樽見鉄道(上り)・北方真桑駅発)	8:33		12:44	16:45	
	(樽見鉄道(下り)・北方真桑駅発)	8:34		12:25	16:46	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
モレラ岐阜	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31	
右回り	2便	4便	6便	8便	10便	
モレラ岐阜	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
樽見鉄道⇒もとバス	(樽見鉄道(上り)・北方真桑駅着)	8:33		12:44	16:45	
	(樽見鉄道(下り)・北方真桑駅着)	8:34		12:25	16:46	
北方真桑駅	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
真正分庁舎	8:58	10:58	12:58	14:58	16:58	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
リオワールド	9:05	11:05	13:05	15:05	17:05	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
リバーサイドモールシンセイ	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
屋井	9:19	11:19	13:19	15:19	17:19	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
モレラ岐阜	9:31	11:31	13:31	15:31	17:31	

もとバスのダイヤイメージ

もとバス・糸貫線

(※主要停留所のみ抽出例示)

		1便	3便	5便	7便	9便
もとバス⇒樽見鉄道	左回り					
	モレラ岐阜	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	高砂町	7:51	9:51	11:51	13:51	15:51
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	天神北	7:57	9:57	11:57	13:57	15:57
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	道の駅富有柿の里	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	上高屋	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	更屋敷	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	モレラ岐阜駅前	8:24	10:24	12:24	14:24	16:24
(樽見鉄道(上り)・モレラ岐阜駅発)	8:29		12:40		16:39	
(樽見鉄道(下り)・モレラ岐阜駅発)	8:37		12:28		16:49	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
モレラ岐阜	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26	
樽見鉄道⇒もとバス	右回り					
	モレラ岐阜	8:45	10:45	12:45	14:45	16:50
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	(樽見鉄道(上り)・モレラ岐阜駅着)	8:29		12:40		16:39
	(樽見鉄道(下り)・モレラ岐阜駅着)	8:37		12:28		16:49
	モレラ岐阜駅前	8:47	10:47	12:47	14:47	16:52
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	更屋敷	8:55	10:55	12:55	14:55	17:00
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	上高屋	9:02	11:02	13:02	15:02	17:07
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	道の駅富有柿の里	9:08	11:08	13:08	15:08	17:13
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
	天神北	9:14	11:14	13:14	15:14	17:19
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
高砂町	9:20	11:20	13:20	15:20	17:25	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	
モレラ岐阜	9:26	11:26	13:26	15:26	17:31	

※上記のダイヤイメージはあくまで案であり、実際のダイヤ編成にあたっては、平成21年4月の樽見鉄道及び路線バスのダイヤ改正を踏まえ、結節を考慮したダイヤ編成に努める。

(3) 樽見鉄道

◆エコ切符の発行

対象事業所	・月一回以上（金曜日に限る）のノーマイカーデーを定め、職場ぐるみで自動車利用自粛に取り組む事業者及びその従業員
割引内容	・樽見鉄道全線において、1回300円で乗車できる特別割引回数券「ECOフライデー300」（10枚つづり）を販売
開始時期	・平成21年2月～
利用者拡大方法	・参加事業者を募る
その他準備事項	・エコ切符「ECOフライデー300」の制作

2. 公共交通の利用促進事業

(1) 本巣市公共交通ガイドブックの作成

内容	<ul style="list-style-type: none"> ・本巣市内の公共交通（樽見鉄道，市営バス，路線バス）に関する情報を総合的に掲載する。 <ul style="list-style-type: none"> >路線図（市内全域，地域別拡大図） >時刻表（路線バスは市営バスと乗継停留所の発着時刻のみ） >運賃（路線バスは乗継停留所から主要停留所までの運賃のみ） >乗継案内（方面別の乗継利用方法）
サイズ	・A2（A6折 148mm×105mm）
配布対象	・本巣市内全世帯
配布時期	・実証運行開始前
配布方法	・市広報と同時に配布

(2) イベント等の開催

1) 総合学習

目的	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の体験乗車を通じて、公共交通の良さや問題点を発見し、市民のみんなに使ってもらうアイデアを考えてもらう。 環境にやさしい公共交通の利用方法を学び、今後の公共交通の利用の習慣を形成する。
対象	<ul style="list-style-type: none"> 小学生及び中・高校生を対象
学習内容	<ul style="list-style-type: none"> 小学生：交通環境学習及び公共交通体験乗車（樽見鉄道＋もとバス） 中・高校生：公共交通の存続や維持に関するディベート（学祭等での実施を検討）
開催回数 開催時期	<ul style="list-style-type: none"> 年間1回 未定（学校と調整の上、決定）

2) ワークショップ

目的	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性を向上するために、利用者だけでなく幅広い層の方から生の声を聞き、連携計画の具体的事業に反映していく。
参加者	<ul style="list-style-type: none"> 自治会、老人クラブ、PTA、女性の会、学生の代表者 一般公募で選ばれた人
開催回数	<ul style="list-style-type: none"> 年間2回
開催時期	<ul style="list-style-type: none"> 1回目：7月（実証運行開始1ヶ月後） 2回目：11月（利用者アンケート調査結果整理後）
テーマ	<ul style="list-style-type: none"> 1回目：実証運行によって改善された点（良くなった点）と問題点 2回目：今後の見直しについて

II. 実証実験の評価計画

1. 評価概要

(1) 目的

- ・実証実験の結果から、各種事業の本格導入に向けて効果や問題点を把握することを目的とする。

(2) 対象事業

- ・ササユリ（ダイヤ改正，フリー乗降制）
- ・もとバス（路線再編，高齢者無料制度及び樽見鉄道に対するもとバス乗継無料制度の導入）

2. 定量的調査・定性的調査（H21調査分）

種別	調査	調査方法	調査期間
ササユリ	利用者数調査	・運転手が各便のバス停別乗降者数をカウント （平時から実施している）	運行期間中毎日
	利用者アンケート調査	・バス乗り込みにてバス利用者にヒアリング	運行期間中の1週間（月～土） ※9月頃を予定
	運転手アンケート調査	・運転手に調査票を手渡し配布・回収	運行期間中の1～2回程度 ※運行開始1ヶ月後ぐらいに1回目を実施し、その後は状況を見て適宜実施
もとバス	利用者数調査	・運転手が各便のバス停別乗降者数をカウント （平時から実施している） ※無料利用者数は運賃収入との差し引きで算定	運行期間中毎日
	利用者アンケート調査	・バス乗り込みにてバス利用者にヒアリング	運行期間中の1週間（月～日） ※9月頃を予定
	事業者アンケート調査	・運行事業者の担当者にヒアリング ・担当者には事前に各運転手から意見を収集してもらう	運行期間中の1～2回程度 ※運行開始1ヶ月後ぐらいに1回目を実施し、その後は状況を見て適宜実施

3. 利用者アンケート調査項目

根尾地域自主運行バス	ササユリ	もとバス
<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用便, 乗降停留所 ・ 行き先, 目的 ・ 外出頻度 ・ 昼間時の運行本数の増便 (予約必要) 等についての意見 ・ 個人属性 <p>※利用実態を詳細に把握するとともに昼間時デマンド型運行を検討する基礎資料として平成21年1月下旬に調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用便, 乗降停留所 ・ 行き先, 目的 ・ 外出頻度 (事前と現在) ・ 事前の交通手段 ・ ダイヤ改正及びフリー乗降制に対する満足度 ・ ダイヤ改正及びフリー乗降制の問題点及び改善要望 ・ 個人属性 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用便, 乗降停留所 ・ 行き先, 目的 ・ 外出頻度 (事前と現在) ・ 事前の交通手段 ・ 路線再編及び無料制度に対する満足度 ・ 路線再編の問題点及び改善要望 ・ 個人属性

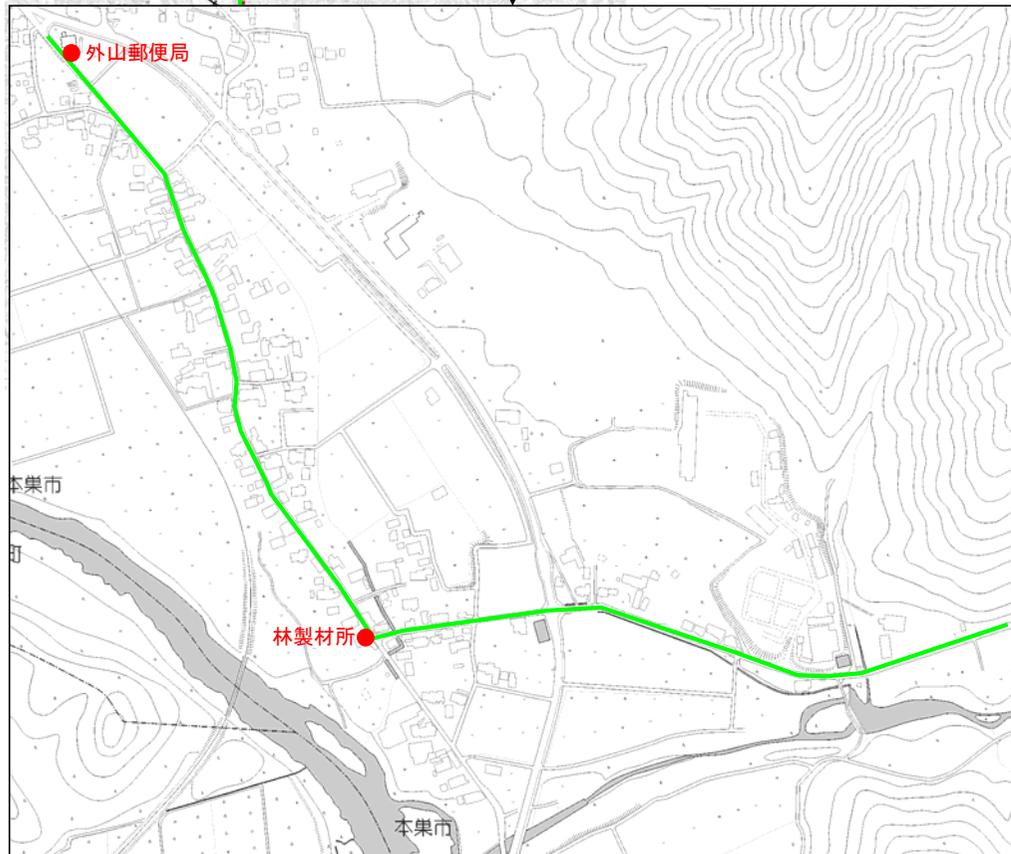
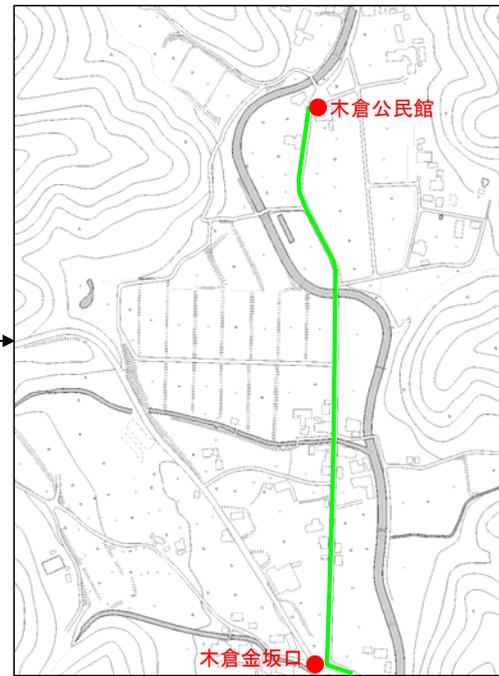
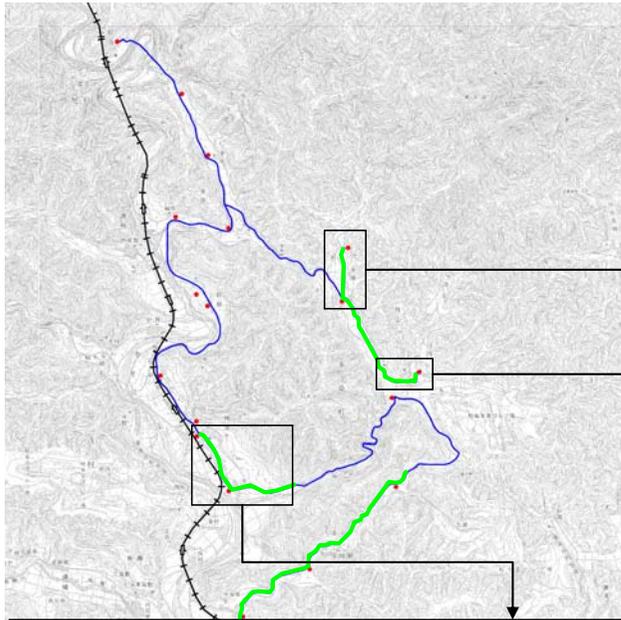
4. スケジュール

根尾地域自主運行バス	21年												22年			
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
利用者数調査	●	●														
利用者アンケート調査	●	●														
導入検討	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				
実証運行準備 (事業者及び地元調整等)										●	●	●	●	●	●	●

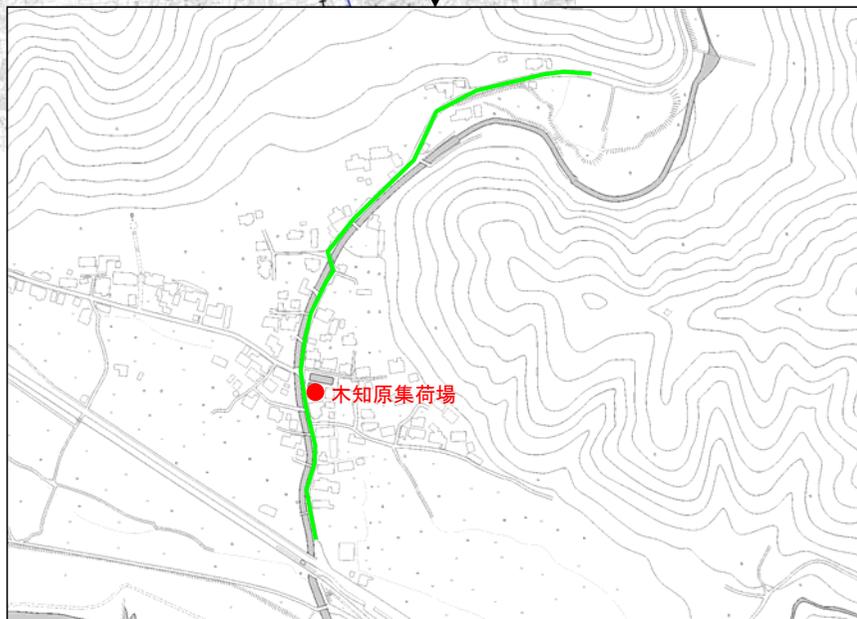
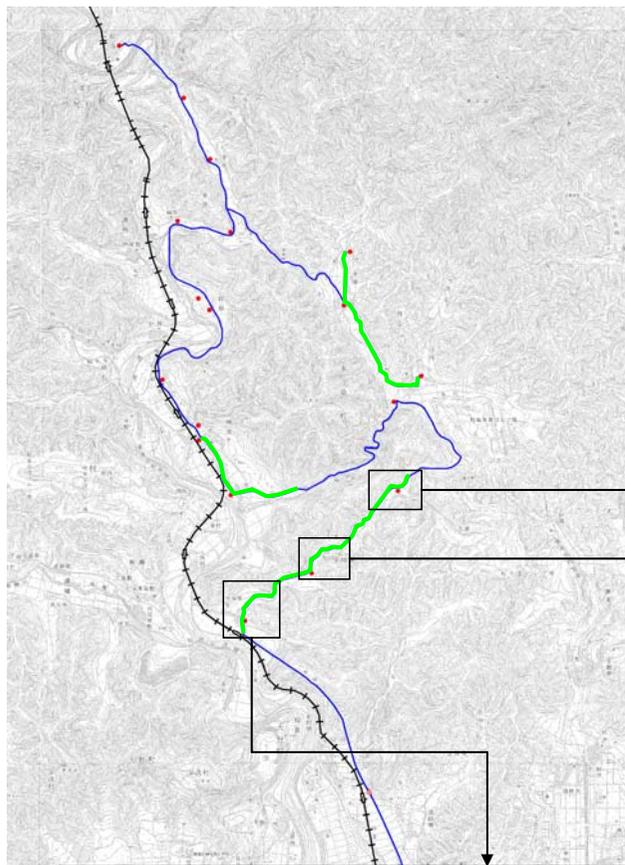
ササユリ 実証運行	21年											22年			
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	
実証運行準備（時刻表作成等）		●	—————	●											
利用者数調査	●	-----	●	—————	—————	—————	—————	—————	—————	—————	—————	—————	—————	●	
中間集計							●	—————	●						
最終集計											●	—————	●		
利用者アンケート調査					●	—————	—————	—————	●						
調査準備（調査票設計，調査員研修等）						●	—————	●							
調査実施								●	—————	●					
データ入力・集計・分析								●	—————	●					
運転手アンケート調査					●	—————	●					●	●	
結果のとりまとめ・ダイヤ見直しの検討											●	—————	●		

もとバス 実証運行	21年											22年			
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	
実証運行準備（事業者調整等）		●	—————	●											
利用者数調査	●	-----	●	—————	—————	—————	—————	—————	—————	—————	—————	—————	—————	●	
中間集計							●	—————	●						
最終集計											●	—————	●		
利用者アンケート調査					●	—————	—————	—————	●						
調査準備（調査票設計，調査員研修等）						●	—————	●							
調査実施								●	—————	●					
データ入力・集計・分析								●	—————	●					
事業者アンケート調査					●	—————	●					●	●	
結果のとりまとめ・本格導入の検討											●	—————	●		
※デマンド型乗合タクシーの検討								●	●	

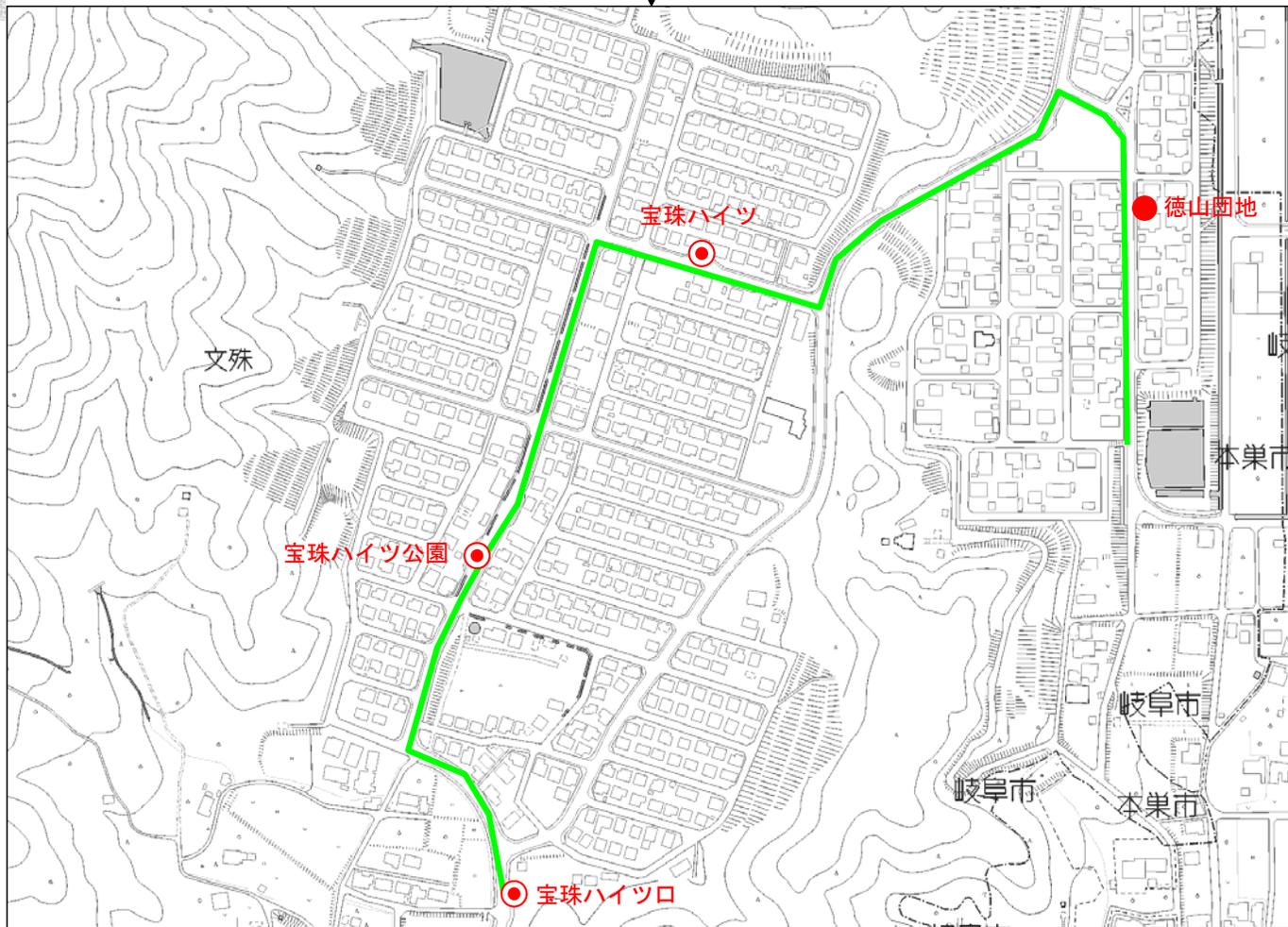
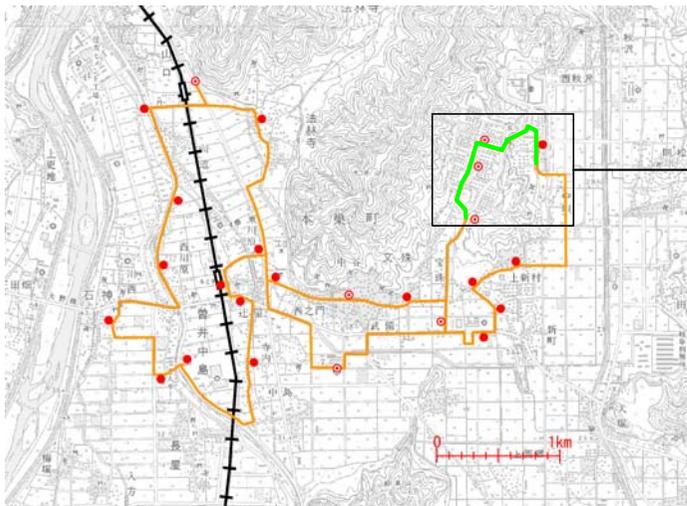
ササユリ北部線・フリー乗降可能区間（拡大図①）



ササユリ北部線・フリー乗降可能区間（拡大図②）



ササユリ南部線・フリー乗降可能区間（拡大図）



調査事業に係る事後評価シート

I 総合評価

全体として、地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するための連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。

法定協議会及び幹事会を適時に開催し、市営バス利用者アンケート調査、市民アンケート調査、ワークショップ等により、地域における公共交通の現状と課題を把握したうえで、地域公共交通に関する基本方針及び具体的な数値目標を設定した。

さらに、当該目標を達成するための具体的な事業については、地域性に配慮しつつ、幅広く地域住民及び交通事業者などの関係機関の意見を踏まえながら検討を行い、連携計画としてまとめた。

II 連携計画策定調査の総合性・整合性

1 調査の範囲

① 当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか。

まず、地勢、人口推移・分布、運転免許者数、自動車保有台数、主要施設(医療機関、福祉施設、学校、大規模商業施設等)の立地状況、隣接市町との間の通勤・通学の状況、地域公共交通の経緯・サービス状況・利用状況・経営状況等に係るデータ・資料を整理した。

地域公共交通の必要性・利用可能性・サービスに対する改善要望等については、世帯向け市民アンケート調査の実施により、市営バスの利用実態・サービス改善要望等については、利用者アンケート調査の実施により、地域公共交通の課題や問題点を地域別(旧町村単位)に把握した。

② 当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。

山間部における人口減少や著しい高齢化、少子化等による通学流動の変化などにも配慮しながら、目標値や具体的な施策の検討を行ったほか、商業施設や医療機関の立地状況を踏まえ問題点や課題を整理した。

2 地域公共交通に関する目標の設定

① 地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標(案)をできるだけ具体的に設定したか。

市営バス利用者数及び現在の運行コストを整理・公表した上で、具体的な数値目標(利用者数、利用者一人あたりの市年間負担コスト)を設定した。この数値目標は、市民にもわかりやすく、かつ地域性も考慮した目標であるほか、達成状況を評価しやすいという特徴を有している。

② 上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。

市民アンケート調査、利用者アンケート調査及びワークショップの結果、また上位計画である本巢市第一次総合計画(平成18年3月策定)や本巢市都市計画マスタープラン(平成20年2月)の内容を踏まえ、地域公共交通に関する目標を設定した。

3 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

① 地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業(案)が選び出されたか。 また、地域公共交通に関する目標(案)と事業(案)との関係は合理的か。

数値目標を達成するため、各地域において市営バスの利用実態を整理し、それに対応すべき事業を選定した。
市営バス自体の利便性を向上する観点からは、フリー乗降制の導入、病院や商業施設など市民生活により密着した路線再編、高齢者無料制度の拡大等を選定した。
樽見鉄道など他の公共機関との接続強化による利用促進の観点からは、市営バスのダイヤの見直し、樽見鉄道と市営バスとの乗継無料制度の導入、駅の結節拠点化等を選定した。
広報宣伝及び啓蒙普及の観点からは、総合的な公共交通ガイドブックの作成、総合学習及びワークショップの開催等を選定した。

<h3>Ⅲ 自立性・持続性</h3>
<h4>1 事業の実施に向けての準備</h4>
<p>① 地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。</p>
<p>市営バス利用者数及び利用者一人あたりの市年間負担コストの数値目標を達成するため、主に利便性や相乗効果を高めるための公共交通のネットワーク化、公共交通に対する市民意識の醸成に重点を置き、ハード及びソフトの両面から事業を検討した。</p> <p>事業の具体的内容や方法、スケジュールについては、検討にあたり、交通事業者(岐阜バス、樽見鉄道、根尾タクシー)はもとより、商業施設(モレラ岐阜、トミダヤ)、学校関係者(岐阜第一高等学校、岐阜工業高等専門学校、岐阜本巣特別支援学校、根尾小学校)などへもヒアリングを実施した。</p>
<p>② 事業実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法が検討されたか。</p>
<p>事業実施にあたっては、絶えず効果・影響を把握するために、乗降実態調査、利用者及び事業者・運転手アンケート調査を実施する予定である。</p> <p>調査項目・方法やスケジュール等の詳細については、引き続き幹事会で検討を進め、法定協議会において報告・審議を行う予定である。</p>
<p>③ 事業の実施主体が検討されたか。</p>
<p>市営バスの実証運行のうち、既定路線の見直しに係る運行については、現行の実施主体(根尾地域自主運行バス及びササユリは市、もとバスについては岐阜バス)を基本とする。なお、22年度から実施予定のJR穂積駅への運行については、交通事業者を実施主体とする方向で関係機関と協議を続ける。</p> <p>広報宣伝や啓蒙などのソフト事業については、協議会が実施主体となって行う。</p> <p>平成22年度以降に漸次予定の駐輪場整備や広域的交通結節点(トランジットセンター)のハード整備については、本巣市との契約に基づき協議会が主体となって実施する方法を検討中である。</p>
<h4>2 事業の実施環境</h4>
<p>① 実証運行、情報提供等の事業の実施のための財源について検討を行い、当該事業を実施するための財源の目処がついたか。</p>
<p>平成21年度の市営バスの実証運行等については、総合事業(計画事業)による国費のほか、本巣市からの財政支出(運行受託者へは委託料、法定協議会へは負担金)による方向で現在調整を行っている。平成21年3月の本巣市議会に平成21年度予算案を提出し、市議会において審議予定である。</p>
<p>② 住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等事業の実施環境が整いつつあるか。</p>
<p>平成20年8月に実施した世帯向け市民アンケートにおいて、市営バスの利用実績及び運行コストを具体的数値で示したことにより、自治会長会などにおいても議論されるなど、公共交通に対する市民の関心は以前より高まりつつある。</p> <p>平成20年11月に実施した地域住民による公共交通を考えるワークショップでは、今後も継続して開催していくことが合意形成されたほか、市内高等学校にあっては入学者確保の観点から21年度以降の市営バスをはじめとする公共交通機関の存続に向けた利用促進に積極的な姿勢が顕著である。</p> <p>また、特に樽見鉄道の利用促進について、沿線の複数の事業所等が、CO2排出削減による環境対策と公共交通機関存続の観点から、職場ぐるみで従業員等にノーマイカーデーを呼びかけ公共交通機関の利用促進に取り組む機運が高まっており、樽見鉄道の「エコ切符事業」に対する協賛金の拠出を予定している事業所等もある。</p>

IV 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

1 協議会における審議体制等

- ① 協議会における審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

法定協議会の審議事項は、協議会規約に規定されている。
また、調査事業の進め方については、第1回の法定協議会で協議・承認されており、その後の第2回及び第3回法定協議会において、進捗状況や調査結果を報告し審議を行っている。
今後の計画事業の実施・評価、連携計画の見直しについても法定協議会において行う予定である。

- ② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。

法定協議会の構成員には、地域住民の代表として本巣市連合自治会長に参画していただいている。
世帯向け市民アンケート調査や利用者アンケート調査、また、一般市民に対するパブリックコメントについては、いずれも法定協議会での協議を経て実施し、住民からの幅広い意見の集約とその反映に努めてきた。
さらに、ワークショップを開催（H20年11月）したり、地域の各種会合等に出席して説明や意見交換を行うなど、住民の「生」の声を事業に反映する仕組みも講じている。

2 協議会における審議

- ① 調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。

第1回法定協議会において、予算の承認、運営例規の整備のほか、調査事業の進め方について審議を経たうえで、調査事業に着手している。
第2回及び第3回の法定協議会においては、幹事会の検討結果を含む進捗状況が報告されたほか、幹事会の検討結果に基づく連携計画（素案）について審議された。
第4回法定協議会においては、連携計画の最終案について審議するとともに、調査事業全般に係る事後評価（案）が報告・審議されている。
以上のように、調査事業の遂行にあたって適切に法定協議会が開催されている。

- ② 協議会の議事が傍聴、議事録の公開等によって適切に開示されているか。

法定協議会における協議結果を集大成したものと「本巣市地域公共交通総合連携計画（案）」及び参考資料を、インターネットや市役所における窓口閲覧により公開している。
また、平成20年度内に、過去のものも含めて協議会に提出した資料をインターネットで公開することを準備中である。

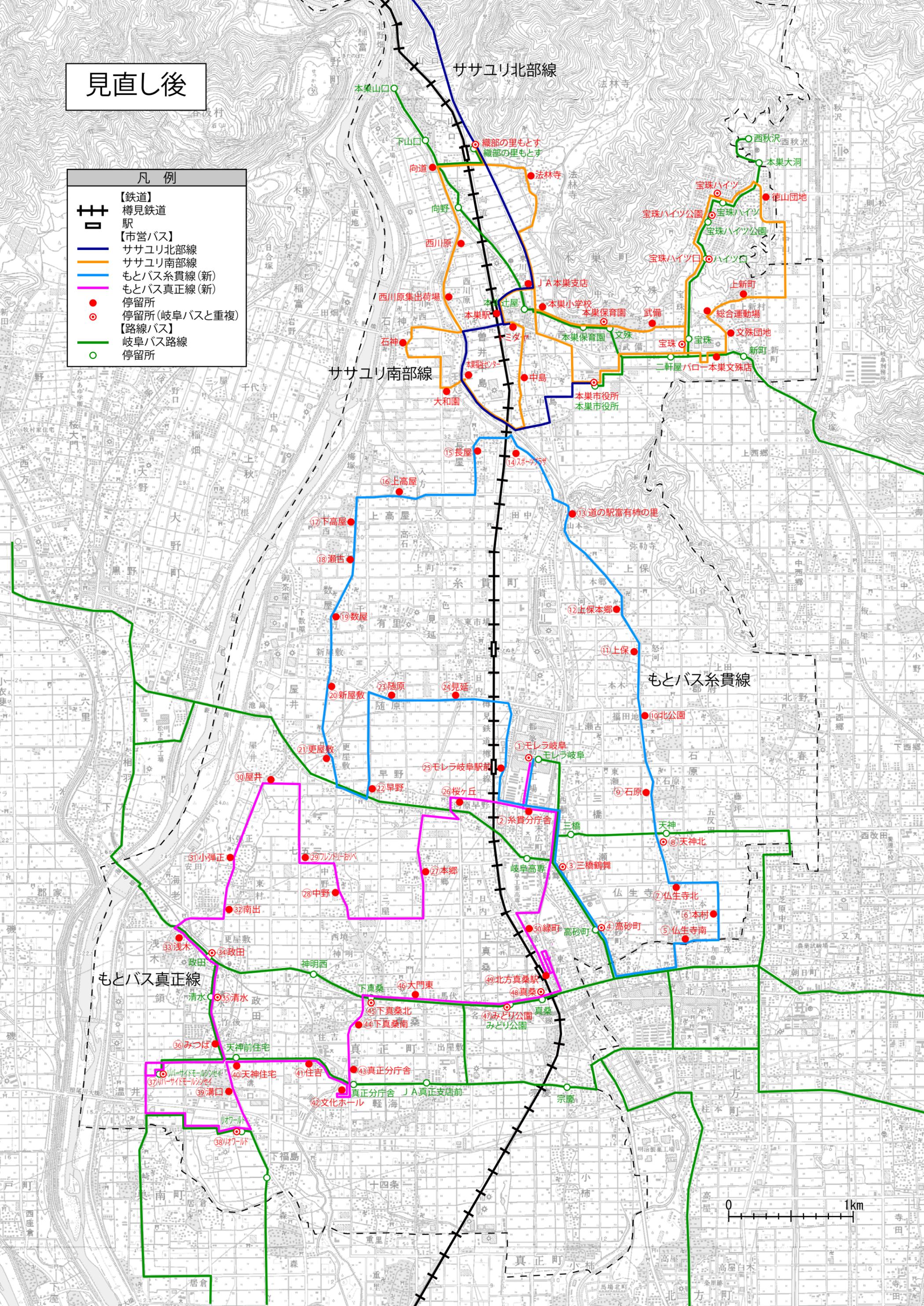
3 地域関係者の実質的な合意形成

- ① 地域公共交通に関する目標（案）やそれを達成するための事業（案）等について地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。

目標（案）や事業（案）について、法定協議会あるいは幹事会における検討を経て、第4回協議会（平成21年1月26日）において連携計画の最終案が承認されている（予定）。
これに先立ち、地域住民へはパブリックコメントにより連携計画（案）を公表して意見を募集したところ、計画に反対する意見は特に寄せられていない。また、寄せられた意見については、可能な限り計画に反映したほか、計画に反映しないまでも今後の計画事業の実施にあたって意見を踏まえて取り組むことをパブリックコメントの結果として2月に公表予定である。
このほか、市議会に対しては平成20年12月定例会において連携計画（案）の概要について説明を行っている。
以上のことから、地域関係者の実質的な合意は形成されていると考える。
ただし、根尾地域のデマンド運行の一部導入については、導入の是非も含め利用しやすいデマンド方式などについて、引き続き地域住民との意見交換や会合等を重ねながら、地域の更なる合意形成を図っていく必要がある。

見直し後

凡例	
	【鉄道】
	樽見鉄道 駅
	【市営バス】
	ササユリ北部線
	ササユリ南部線
	もとバス糸貫線(新)
	もとバス真正線(新)
	停留所
	停留所(岐阜バスと重複)
	【路線バス】
	岐阜バス路線
	停留所



ササユリ北部線

ササユリ南部線

もとバス糸貫線

もとバス真正線

0 1km